Die wirtschaftlichen Verhältnisse der westoberschlesischen Eisenindustrie

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Staatswissenschaften (rer. pol.)
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität
Breslau

Vorgelegt von

Wilhelm Korfanty
Diplom-Volkswirt

1928

Druck von Hermann Hold, Reichenbach (Eulengebirge)

Gedruckt mit Genehmigung
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Professor Dr. Hesse

Inhaltsverzeichnis.

1. Abschnitt.

Die Teilung Oberschlesiens und ihre Auswirkungen in bezug auf die Eisenindustrie.

Der unglückliche Ausgang des Weltkrieges für Deutschland hat auch Oberschlesien und seine Industrie schwer in Mitleidenschaft gezogen. Artikel 88 des Versailler Vertrages ordnete für den größten Teil der Provinz Oberschlesien und einen kleinen Teil des Regierungsbezirkes Breslau, Provinz Niederschlesien, eine Volksabstimmung an, durch die die Bevölkerung berufen wurde, über die politische Zugehörigkeit des Landes zu Deutschland oder zu Polen zu entscheiden. Die Abstimmung, die am 20. März 1921 stattfand, hatte das Ergebnis, daß sich 60% der abgegebenen Stimmen für ein Verbleiben beim Deutschen Reiche einsetzten. Wider Erwarten fiel der Spruch des „Hohen Rates" vom 20. Oktober 1921, der seinen Beschluß auf Grund eines Gutachtens des Völkerbundrates getroffen hatte, überaus ungünstig aus. Die Genfer Entscheidung führte zur Teilung des so blühenden Industriebezirkes, die im Juni 1922 durch die Übergabe der den beiden Staaten zugesprochenen Gebiete vollzogen wurde. Damit schied ein Gebiet von 320 935,01 ha (33% der Fläche des Abstimmungsgebietes) mit 980 296 Bewohnern (42% der Bevölkerung) aus dem Reichs- bezw. dem preußischen Staatsverbande aus.[1])

Zwar ist Polen nur der räumlich kleinere Teil des ehemaligen Abstimmungsgebietes zugesprochen worden. Dieser stellt aber den wirtschaftlich bedeutenderen dar, da in diesem Gebiet der Schwerpunkt der Montanindustrie gelegen ist. Neben dem Kohlen-, Zinkerz- und Bleierzbergbau ist die oberschlesische Eisenindustrie, deren Anfänge bis in die Mitte des 14. Jahrhunderts zurückgehen, durch die Bestimmungen des Genfer Diktates mit am schwersten getroffen worden. Die nachstehende Übersicht veranschaulicht ihre Produktionsergebnisse für das Jahr 1913, die der gesamten deutschen einschließlich der luxemburgischen Erzeugung gegenüber gestellt sind:

Produktionsergebnisse der deutschen und der oberschlesischen Eisenindustrie im Jahre 1913.[2])

---

[1]) Oberschlesien nach der Teilung. Bearbeitet vom Preußischen Statistischen Landesamt. Berlin 1922. S. 3.

[2]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, 25. Jahrg. 1916, III. S. 19/22 u. 29; 35. Jahrg. 1926, I. S. 32/34; Wirtschaft und Statistik, Jahrg. 1921, S. 3.

	Deutsches Reich bezw. deutsches Zollgebiet	Oberschlesien	Anteil Oberschlesiens in %
	in 1 000 t		
Hochofenwerke (Roheisen)	19 312	994,6	5,15
Eisen- und Stahlgießereien (Eisen- und Stahlguß)	3 371	95,9	2,84
Stahlwerke (Stahlrohblöcke einschl. Stahlformguß)	18 330	1 396,3	7,62
Puddelwerke (Schweißeisen)	213	67,9	31,9
Walzwerke einschl. Schmiede- und Preßwerke			
a) Halbzeug	3 419	358,9	10,5
b) Fertigerzeugnisse	13 794	1 066,5	7,73
Verfeinerungsbetriebe	—	218[1])	—

Von ihren Rohstoffgrundlagen, Eisenerz und Kohle, sind etwa 80% des Kohlenvorkommens und der gesamte, allerdings nicht bedeutende Eisenerzvorrat an Polen gefallen. Von 8 Hochofenwerken mit 37 Hochöfen hat Deutsch-Oberschlesien nur 3 Werke mit 15 Öfen in seinem Besitz behalten. Die Zahl der Stahlwerke verringerte sich von 10 auf 3, die der Puddelwerke von 2 auf 1 und die der Walzwerke von 11 auf 3. Dagegen sind die Hälfte der Eisen- und Stahlgießereien sowie der Verfeinerungsbetriebe deutsch geblieben. Die folgende Zusammenstellung gibt die Verteilung der Erzeugung Oberschlesiens im Jahre 1913 auf das Deutsche Reich und Polen wieder:[2])

	West-Oberschlesien	Ost-Oberschlesien	Anteil Ost-Oberschlesiens in %
	in 1 000 t		
Hochofenwerke	381,3	613,3	61,7
Eisen- u. Stahlgießereien	59,3	36,6	38,2
Stahlwerke	386,6	1 009,7	72,5
Puddelwerke	18,4	49,5	72,9
Walzwerke			
a) Halbzeug	235,6	123,4	34,4
b) Fertigerzeugnisse	192,1	874,4	82,0
Verfeinerungsbetriebe	110	108	49,5

Aus dieser Gegenüberstellung sind, soweit die Eisenindustrie in Betracht kommt, die schweren Verluste zu ersehen, die der

[1]) Statistik der oberschl. Berg- u. Hüttenwerke für das Jahr 1913, S. 34.
[2]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, 35. Jahrg. 1926, I. S. 34, IV. S. 6 u. 8; Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrg. 1926, S. 22; Wirtschaft und Statistik, Jahrg. 1921, S. 3 u. 494.

Wirtschaft Oberschlesiens und mit ihr der gesamten deutschen durch die Teilung des Industriebezirkes zugefügt worden sind.[1])

Die widersinnige Grenzziehung hat sich besonders dadurch fühlbar gemacht, daß sie ohne Rücksicht auf die überragenden wirtschaftlichen Zusammenhänge erfolgt ist. Die Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Werken sind gerade in der Eisenindustrie äußerst mannigfache. Die eisenschaffenden und -verarbeitenden Werke sind auf eine enge Zusammenarbeit angewiesen, die im Laufe der Jahre zu einer Reihe von Zusammenschlüssen und zu mehr oder weniger engen Interessengemeinschaften geführt hat. Diese Entwicklung ist durch die neue Grenzlinie jäh unterbrochen worden. Für die Teilbesitze mußten auf beiden Seiten neue Gesellschaften gegründet werden. Neben kleineren Werken sind die Bismarckhütte A. G. in Bismarckhütte mit der Falvahütte, die Vereinigte Königs- und Laurahütte A. G. in Kattowitz mit der Hubertus- und Marthahütte mit ihrem sämtlichen Besitz nach Polen gefallen, die Borsigwerk A. G. in Borsigwerk und die Donnersmarckhütte, Oberschlesische Eisen- und Kohlenwerke A. G. in Hindenburg — mit Ausnahme einiger unbedeutender Eisenerz- und Dolomitfelder bei Tarnowitz — sind bei Deutschland geblieben, während bei zwei der größten Unternehmungen, der Oberschlesischen Eisenindustrie A. G. und der Oberschlesischen Eisenbahnbedarfs-A. G. in Gleiwitz, der Besitz teils auf deutsches, teils auf polnisches Gebiet zu liegen kam.

2. Abschnitt.

Die Entwicklung der westoberschlesischen Eisenindustrie nach der Teilung.

1. Das deutsch-polnische Abkommen über Oberschlesien vom 15. Mai 1922.

Die schädlichen Folgen, die mit der Zerreißung des Industriebezirkes unvermeidlich in Erscheinung treten mußten, haben die Urheber des Genfer Spruches offenbar kommen sehen. Denn durch das deutsch-polnische Abkommen vom 15. Mai 1922 ist der Versuch gemacht worden, für eine Übergangszeit von 15 Jahren ein gemeinsames Wirtschaftsleben in beiden Teilen aufrecht zu erhalten und so wenigstens die gröbsten Schäden zu mildern. Zur Unterzeichnung dieses Vertrages, der Deutschland eine Reihe von schweren Verpflichtungen in wirtschaftlicher Hinsicht auferlegte, mit deren Hilfe die Existenz der ostoberschlesischen Industrie gewährleistet werden sollte, hat sich das Reich nur notgedrungen entschließen können. Die Übergabe

---

[1]) Durch Gebietsabtretungen infolge des Versailler Vertrages hat Deutschland auf dem Gebiete des ehemaligen Zollvereins unter Einrechnung des Saargebietes folgende Erzeugungseinbußen erlitten: Kohle 24,3% (davon Ost-Oberschlesien 17,9%); Eisenerze 79,5% (0,3%); Roheisen 43,8% (3,5%); Rohstahl 35,2% (5,3%); Schweißeisen 29,9% (1%); Erzeugnisse der Eisen- und Stahlgießereien 8% (1,8%); Walzwerkserzeugnisse 33,8% (5,7%).

des ihm zugesprochenen Teiles wurde nämlich von dem Abschluß dieses Abkommens abhängig gemacht. Für die polnische Republik galt das gleiche. In beiden Staaten ist das Übereinkommen als Gesetz verkündet worden.[1])

Die Genfer Konvention, die durch das Bergwerksabkommen[2]) und den Vertrag über die Teilung des Knappschaftsvereins[3]) ergänzt worden ist, enthält in 5 Teilen und 606 Artikeln Bestimmungen über die Fragen der Staatsangehörigkeit und des Wohnrechtes, des Schutzes der Minderheiten, der sozialen Angelegenheiten (Arbeitsrecht), sowie über das Zollwesen, die Finanzen und das gesamte Verkehrswesen. Heute hat das Übereinkommen viel an Wert eingebüßt. Daß es nach so kurzer Zeit so weit gekommen ist, hat zum Teil daran gelegen, daß die einzelnen Bestimmungen durch nachfolgende Artikel in ihrer Wirkung abgeschwächt und sogar außer Kraft gesetzt werden, und dann vor allen Dingen deswegen, weil eine gleichmäßige Entwicklung sich in beiden Teilen wegen der verschiedenen wirtschaftlichen Struktur Deutschlands und Polens als unmöglich erwiesen hat. Überdies wurde diese Entwicklung noch durch Polen gefördert, dessen Bestreben dahin zielte, so schnell wie möglich die Beziehungen und Verbindungen der polnisch gewordenen Industrie zu ihrem ehemaligen Mutterlande zu lösen, um sie leichter in das polnische Wirtschaftssystem eingliedern zu können.

Hier sollen nur diejenigen Bestimmungen gestreift werden, die im Zusammenhang mit der Eisenindustrie stehen.

Zunächst räumte Artikel 219 der Montanindustrie das Recht des ungehinderten und zollfreien Verkehrs für Rohstoffe und Halbfabrikate zwischen ihren einzelnen Betrieben innerhalb des ehemaligen Abstimmungsgebietes ein. Diese Bestimmung hatte jedoch nur während eines Zeitraumes von 6 Monaten — später auf 9 Monate verlängert — Geltung. Von weit größerer Bedeutung war der Artikel 218, der für die Erleichterung des Verkehrs die Möglichkeit der Festsetzung von Kontingenten zur Einfuhr für einzelne Warengruppen schuf. Auf der Grundlage dieses Artikels waren zwischen den beiden Staaten Vereinbarungen zustande gekommen, die der polnisch-oberschlesischen Eisenindustrie ein erhebliches zollfreies Kontingent zur Einfuhr nach Deutschland sicherte.[4]) Mit dem 15. Juni 1925 war diese Vergünstigung, die für die westoberschlesische Eisenindustrie sich äußerst ungünstig auswirkte, in Wegfall gekommen, nachdem bereits am 10. Januar 1925 die Polen ebenfalls eingeräumte einseitige Meistbegünstigung des Versailler Vertrages abgelaufen war. Diese Daten haben der zollpolitischen Bevorzugung Polens ein Ende bereitet.

---

[1]) RGBl. 1922, S. 237.
[2]) RGBl. 1923, II, S. 118 ff.
[3]) RGBl. 1923, II, S. 132 ff.
[4]) 1922/23: 917 969 t; 1923/24 und 1924/25: 916 087 t. Stahl und Eisen. 1925, S. 1843.

Dagegen gelten heute noch die Bestimmungen des Genfer Abkommens über den Veredlungsverkehr (Art. 220 ff), die nach Ablauf der vorgenannten Vergünstigungen zur Aufrechterhaltung eines einheitlichen oberschlesischen Wirtschaftsgebietes beitragen sollen. „Während eines Zeitraumes von 15 Jahren sollen die Rohstoffe und Halbfabrikate, die ihren Ursprung und ihre Herkunft aus den industriellen Betrieben des einen Teiles des Abstimmungsgebietes haben, und die dazu bestimmt sind, in den Betrieben des anderen Teiles verarbeitet zu werden, zollfrei über die Grenze gehen, wenn sie wieder in ihr Ursprungsland eingeführt werden" (Art. 220). Um zu verhindern, daß diese Bestimmung durch Einfuhr- und Ausfuhrverbote umgangen wird, bestimmt der Artikel 221, § 3, daß „falls die zur Veredlung bestimmten Rohstoffe und Halbfabrikate Einfuhr- und Ausfuhrverboten unterliegen, die vertragschließenden Teile für diese Waren Einfuhr- und Ausfuhrbewilligungen erteilen". Diese Bestimmungen geben die Möglichkeit, ein weiteres Zusammenarbeiten der zwar durch die Grenzziehung getrennten, aber von einander abhängigen Werke in weitgehendem Maße zu gewährleisten. Doch gibt der Artikel 221, § 1 beiden Staaten die Handhabe, den Veredlungsverkehr zu unterbinden, indem er ihnen überläßt, nach freiem Ermessen zu bestimmen, ob und inwieweit auf Grund der geltenden Vorschriften über den Veredlungsverkehr die veredelte Ware wieder eingeführt werden kann. Während die deutschen Zollbehörden entgegenkommenderweise von dem ihnen zustehenden Recht der Zollerhebung grundsätzlich keinen Gebrauch machen, unterbindet Polen ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Belange West- und Ost-Oberschlesiens fast jeden für Deutschland aktiven, für Polen also passiven Veredlungsverkehr.[1]) Nur in den Fällen, in denen die Veredlungsarbeit weder in Polnisch-Oberschlesien noch in Kongreßpolen vorgenommen werden kann, läßt Polen den passiven Veredlungsverkehr zu. Damit ist aber den Gesellschaften, die in beiden Teilen Werke besitzen, nicht gedient. Trotzdem die deutschen Zollbehörden mit Gegenmaßnahmen gedroht haben, ist Polen von seiner Stellungnahme zu der Frage des so wichtigen Veredlungsverkehrs nicht abgewichen, im Gegenteil haben sich mit dem Beginn des deutsch-polnischen Zollkrieges (15. Juni 1925) die Zustände auf diesem Gebiete noch weiter verschlechtert.

2. Die Kreditaktion des Reiches und Preußens zu Gunsten der westoberschlesischen Eisenindustrie.

Unter den sich so immer schwieriger gestaltenden Verhältnissen war an ein gedeihliches Zusammenarbeiten mit den polnisch gewordenen Werken nicht mehr zu denken. Eine durchgreifende Umstellung und Neuorientierung wurde zur Not-

---

[1]) Jahresbericht des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Gleiwitz für das Jahr 1924, 1925, S. 15.

wendigkeit, um sich der veränderten Lage anzupassen. Mittel und Wege mußten gefunden werden, die geeignet waren, die Aufrechterhaltung und Lebensfähigkeit der westoberschlesischen Eisenindustrie für die Zukunft sicherzustellen.

Die Auswirkungen der Zerreißung Oberschlesiens waren, wie bereits hervorgehoben worden ist, für die deutsch gebliebenen Werke besonders ungünstig. Während das Borsigwerk und die Donnersmarckhütte von der Grenzziehung weniger berührt worden sind, sind die Oberschlesische Eisenbahnbedarfs-A. G. (Oberbedarf) und die Oberschlesische Eisenindustrie A. G. (Obereisen) von ihr aufs schwerste betroffen worden. Beide Gesellschaften waren in sich geschlossene Einheiten, bei denen der Produktionsprozeß von der Kohle ausging und beim hochwertigen Fertigfabrikat endete. Die Oberschlesische Eisenindustrie A. G., die am Anfang des Jahres 1926 durch Fusion in der Linke-Hofmann-Lauchhammer A. G. in Breslau aufgegangen war und als Abteilung „Oberschlesische Werke" weitergeführt wurde,[1]) verlor durch die Grenzziehung das Stahl- und Walzwerk Baildonhütte mit Elektrostahlanlagen in Domb bei Kattowitz und die Eisenhütte Silesia in Paruschowitz, Kreis Rybnik. Diese Werke wurden in neue Gesellschaften umgewandelt, und zwar in die Baildonhütte Sp. A. und in die Eisenhütte Silesia Sp. A. Inzwischen sind beide Unternehmungen von der Linke-Hofmann-Lauchhammer A. G. verkauft worden. Die Baildonhütte hat die Friedenshütte Sp. A., die Eisenhütte Silesia die Bismarckhütte Sp. A. erworben. Auf deutscher Seite verblieben die Julienhütte (Hochofen-, Stahl- und Walzwerk) in Bobrek, das Walzwerk Herminenhütte in Laband, die Drahtwerke in Gleiwitz und die Stahl- und Eisenwarenfabrik Königshuld, Kreis Oppeln. Der auf der Julienhütte erblasene Rohstahl fand seine Verarbeitung zu Halbzeug und Fertigfabrikaten in der Hauptsache in den nach Polen gefallenen Werken. Das Halbzeug wiederum wurde in den in Westoberschlesien gelegenen Betrieben weiterverarbeitet.

Bei der Oberbedarfs-A. G. lagen die Verhältnisse umgekehrt. Das Hochofen- und Hüttenwerk Friedenshütte, gleichfalls mit Elektrostahlerzeugung, das Steinkohlenbergwerk Friedensgrube und die Dolomit- und Erzförderungen im Kreise Tarnowitz wurden polnisch. Die genannten Betriebe sind in eine neue Gesellschaft, die Friedenshütte Sp. A. in Nowy-Bytom, eingebracht worden. Dagegen blieben die übrigen Betriebe, das Stahlwerk Gleiwitz mit Stahlgießerei und Preßwerk, das Stahlröhrenwerk in Gleiwitz-Stadtwald, das Hüttenwerk Zawadzki, sowie die Eisengießerei Colonnowska deutsch.

So bewirkte die Teilung des Industriereviers, daß der Oberbedarfs-A. G. ihre Rohstoffbasis entzogen und die Oberschlesische Eisenindustrie A. G. von ihren wichtigsten Ver-

[1]) Seit 1923 bestand bereits eine Interessengemeinschaft zwischen den beiden Gesellschaften.

feinerungsbetrieben losgelöst wurde. Gleichzeitig ging einer der rentabelsten Zweige der Eisenindustrie, die Edelstahlerzeugung, dem deutschen Osten verloren. In diesem betätigen sich neben der Baildonhütte und der Friedenshütte noch die Bismarckhütte.

Die Ungewißheit über das politische Schicksal Oberschlesiens, die während der Besatzungszeit durch die Aufstände erlittenen Schäden, die überstürzte Umgestaltung der Produktionsgrundlagen und schließlich die allgemeine Währungs- und Wirtschaftskrisis verhinderten die rechtzeitige Umstellung auf die neugeschaffenen Verhältnisse. Ein Ausbau der vorhandenen Betriebe zu in sich geschlossenen Gebilden scheiterte an der schwierigen Kapitalbeschaffung. Dieser Weg wäre auch nicht empfehlenswert gewesen, da wegen der beschränkten Absatzmöglichkeiten die Rentabilität der Gesellschaften von vornherein in Frage gestellt worden wäre. Allein die Schulden, die zur Beschaffung der notwendigen Betriebsmittel und zur Abstellung der dringendsten Schäden bei zwei Großbanken aufgenommen werden mußten, waren auf 36 Millionen RM. angewachsen. Die hohen Zinsen belasteten naturgemäß die Unternehmungen schwer, so daß sie im Herbst 1924 vor der schicksalsschweren Frage standen, ihre Betriebe stillzulegen.

Diese Zwangslage bewog die beiden Gesellschaften, sich an die Preußische Regierung wegen einer staatlichen Unterstützung zu wenden.[1] In Anbetracht der Bedeutung der notleidenden Werke für die politischen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Belange Oberschlesiens veranlaßte die Preußische Regierung Ende des Jahres 1924 die Staatsbank, den betreffenden Unternehmungen einen Kredit von 46 Millionen RM. auf dem Wege über die beteiligten Großbanken, die die wechselmäßige Haftung gegenüber der Preußischen Staatsbank übernahmen, einzuräumen. Der Kredit, der bis zum 31. Dezember 1926 befristet war und einen Zinssatz von 9/10 des jeweiligen Reichsbankdiskontsatzes vorsah, sollte zur Abdeckung der Bankschulden, zur Durchführung der notwendigen Umstellung und zur Modernisierung der Betriebe dienen. Die Gewährung des Kredits wurde davon abhängig gemacht, daß ein Zusammenschluß der deutsch gebliebenen, sich gegenseitig ergänzenden Werke erfolge.

Bei den inzwischen aufgenommenen Fusionsverhandlungen, an denen sich auch die Donnersmarckhütte für Teile ihrer Anlagen beteiligte, stellte sich heraus, daß eine über den 46 Millionen-Kredit hinausgehende Unterstützung nötig war, da die Lage der Eisenindustrie sich durch die Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse weiter verschlechtert hatte. Ein dahingehender Antrag, der sich auch gleichzeitig an das Reich wandte, wies darauf hin, daß weder die alten Gesellschaften noch die neu zu schaffende imstande sein würden, ihre

[1] Vgl. Drucksache Nr. 4740, Preußischer Landtag, 2. Wahlperiode, 1. Tagung 1925/26.

Verpflichtungen aus der auf ihnen lastenden Schuld nachzukommen, und daß ohne Erlaß der Schuld der geforderte Zusammenschluß zum Scheitern verurteilt sein würde. Eine eingehende staatliche Untersuchung, die sich auf die Bewertung der Vermögensteile und der Schulden der Gesellschaften erstreckte, hatte das Ergebnis, daß ein Verzicht auf die Forderung nicht notwendig war. Anderseits ergab sich jedoch, daß die Gesellschaften auf Jahre hinaus nicht in der Lage sein würden, weder die Schuld zurückzuzahlen, noch die hohen Zinsen zu tragen. Eine Abwälzung des Verlustes auf die Privatbanken war nicht gangbar, sodaß einer Erweiterung des Kredites nicht aus dem Wege gegangen werden konnte, da sonst der Zusammenbruch der Werke unvermeidlich gewesen wäre. So kam denn endlich am 3. August 1926 zwischen der Preußischen Staatsbank als Beauftragte von Reich und Preußen einerseits und den beteiligten Gesellschaften und Banken anderseits ein Vertrag zustande, der den ungeheuren Kredit in einen langfristigen mit günstigen Zins- und Abzahlungsbedingungen umwandelte.

Am 15. März 1927 hat der Preußische Landtag den von der Staatsregierung vorgelegten Entwurf des Gesetzes, das dem Vertrage zugrunde liegt, trotz grundsätzlicher Bedenken gegen staatliche Subventionen für die Privatindustrie in voller Einmütigkeit angenommen.

Nach diesem Übereinkommen haben zu gleichen Teilen das Reich und Preußen, deren Rechte und Pflichten von der Preußischen Staatsbank wahrgenommen werden, den beteiligten Gesellschaften einen Kredit in Höhe von 36 Millionen RM. gewährt, der die Gründung der „Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke A. G." in Gleiwitz ermöglicht hat. Das Darlehn ist auf die verhältnismäßig lange Frist von 35 Jahren bemessen. Eine Verzinsung findet für die ersten 5 Jahre nicht statt, für weitere 5 Jahre betragen die Zinsen 1½%, für weitere 10 Jahre 3% und für die letzten 15 Jahre 4% des jeweilig geschuldeten Betrages. Auch die laufenden Amortisationsquoten beginnen erst nach 5 Jahren; in weiteren 5 Jahren sind 2%, in den nächsten 10 Jahren 3% und in den folgenden 15 Jahren 4% des ursprünglichen Betrages zu tilgen. In Anbetracht dieser günstigen Bedingungen für die Verzinsung und Tilgung stellte das Darlehn bei Zugrundelegung eines Diskontsatzes von 5% im Dezember 1926 für die Forderung der Staatsbank einen Gegenwartswert von rund 21 Millionen RM. dar und brachte somit für die oberschlesische Eisenindustrie einen Nachlaß von 15 Millionen RM.

Für den Fall, daß die neue oder die beiden alten Gesellschaften sich günstig entwickeln, ist eine beschleunigte Zurückzahlung des Kredits vorgesehen. Ferner ist die Bestimmung getroffen, daß in den ersten 5 Jahren ohne Zustimmung derjenigen Mitglieder des Aufsichtsrates, die auf Grund des Vertrages von seiten des Reiches und Preußens bestellt werden, weder Dividendenverteilungen noch sonstige Zuwendungen an die

Aktionäre erfolgen dürfen. Werden innerhalb der ersten 20 Jahre Dividenden gezahlt, so ist ein entsprechender Betrag für eine verstärkte Tilgung zu verwenden. Auch nach vollständiger Abtragung der Schuld, also nach 35 Jahren sind der Dividendenpolitik noch enge Grenzen gezogen.

Mit der Einräumung des Darlehns haben sich schließlich die Gesellschaften verpflichtet, keine weiteren Ansprüche und Wünsche auf Entschädigung für die durch die Grenzziehung in Oberschlesien und die damit im Zusammenhange eingetretenen Schäden geltend zu machen, soweit dieselben nicht auf bestehenden Gesetzen beruhen, sondern durch Billigkeitsgründe gestützt sind.

3. Der Aufbau der westoberschlesischen Eisenindustrie.

Im folgenden soll nun der Aufbau der westoberschlesischen Eisenindustrie nach der Teilung des Industriebezirkes und der erfolgten Umstellung zur Darstellung gelangen. Diese wird sich im wesentlichen auf die beiden größten Unternehmungen, die „Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke A. G." in Gleiwitz und die „Borsigwerk A. G." in Borsigwerk beschränken.

Die Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke A. G. ist am 19. Juni 1926 mit einem Kapital von 30 Millionen RM. gegründet und am 22. Juni 1926 in das Handelsregister eingetragen worden. Sie ist, wie bereits erwähnt, aus Teilen der Oberschlesischen Eisenindustrie A. G. bezw. der Linke-Hofmann-Lauchhammer A. G. als deren Rechtsnachfolgerin, der Oberschlesischen Eisenbahnbedarfs A. G. und der Donnersmarckhütte A. G. hervorgegangen.

Von dem erstgenannten Unternehmen, dessen Gründung in das Jahr 1887 fiel, hat sie die Julienhütte in Bobrek, die 7 Hochöfen, ein Martinstahlwerk, ein Blockwalzwerk, eine Schlackensteinfabrik, eine Erzsinterei und eine Koksanlage umfaßt, ferner das Eisenwerk Herminenhütte (Feineisenwalz- und Kaltwalzwerk) in Laband und die Gleiwitzer Drahtwerke mit Nagel-, Tacks-, Federn-, Nieten-, Ketten-, Stiefeleisen-, Schrauben- und Schmiedewarenfabriken übernommen.

Aus dem Besitz der Oberschlesischen Eisenbahnbedarfs A. G., die im Jahre 1871 gegründet wurde, hat die neue Gesellschaft folgende Anlagen erworben: das Stahlwerk Gleiwitz mit einem Martinstahlwerk, einer Stahlformgießerei, einer Grau- und Tempergießerei, einem Großschmiedepreßwerk, einem Blechpreßwerk, einem Preßwerk für Hohlkörper, einer Radsatzfabrik, einem Fittingswerk und mechanischen Werkstätten, sowie die Gleiwitzer Blechwarenfabrik, das Stahlröhrenwerk in Gleiwitz-Stadtwald, die Eisengießerei Colonnowska und das Hüttenwerk Zawadzki mit Stabeisenwerken, Feldbahnfabrik, Weichenfabrik, Fahrzeug- und Waggonfabrik.

Die Donnersmarckhütte, die im Jahre 1872 als Aktiengesellschaft gegründet wurde, hat das Eisenhüttenwerk Donnersmarckhütte, zu dem 4 Hochöfen, eine Kokereianlage, eine Röhren- und Formstückgießerei, eine Eisengießerei, eine Maschinenbau-

anstalt, eine Kesselschmiede und Konstruktionswerkstätten gehören, sowie das Kohlenbergwerk Concordia-Michaelgrube in Hindenburg eingebracht. An der im Besitze der Donnersmarckhütte gebliebenen Abwehrgrube, die durch Konsolidation mit der Castellengogrube (Gräflich Ballestrem'sche Güterdirektion in Gleiwitz) zusammengefaßt worden ist, erhielt die neue Gesellschaft einen Eigentumsanteil von einem Drittel.

Im Jahre 1927 hat die Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke A. G. noch nachträglich die der Linke-Hofmann-Werke A. G. in Breslau gehörige Kleineisenzeugfabrik Königshuld, Kreis Oppeln, übernommen. Ferner ist sie an der Deutschen Stahlhausbau-G. m. b. H. in Gleiwitz, der Friedenshütter Feld- und Kleinbahnbedarfs-G. m. b. H. in Gleiwitz, der Oberschlesischen Rohrbau-G. m. b. H. in Berlin, der Silesiastahl-G. m. b. H. in Berlin und gemeinsam mit den Mitteldeutschen Stahlwerken A. G. Berlin an der Deutschen Eisenhandel A. G. in Berlin beteiligt.

Der organisatorische Zusammenhang der Werke stellt sich folgendermaßen dar: Die Concordiagrube gibt ihre Förderung zum größeren Teil an die eigenen Betriebe und zur Kokserzeugung für die Hochofenwerke, zum kleineren Teil an den freien Handel ab. Die Julienhütte, die ihre Kohle, soweit sie nicht von der Concordiagrube geliefert wird, von anderen oberschlesischen Gruben, Erze und Schrott aus dem freien Handel bezieht, liefert neben Koks, Teer, Ammoniak, Benzol und Roheisen für den unmittelbaren Verkauf hauptsächlich das Halbzeug für sämtliche weiterverarbeitenden Betriebe der neuen Unternehmung. In dem Stahlwerk Gleiwitz werden Qualitätserzeugnisse, wie Radscheiben, Achsen, Radreifen und Schmiedestücke hergestellt.

Zum Zwecke der Rationalisierung ist die Roheisen- und Ferromanganerzeugung auf die Julienhütte, die als Hochofenwerk nur teilweise ausgenutzt ist, zusammengefaßt. Neben dem Martineisen für das eigene Stahlwerk werden hier sowohl Gießereiroheisen für die eigenen Gießereien als auch für den Verkauf, ferner Spezialroheisen und Ferromangan erzeugt.

An den Zusammenschluß der oberschlesischen Eisenwerke werden große Hoffnungen geknüpft. Es wird allerdings nicht erwartet werden können, daß nun eine Blütezeit der Eisenindustrie anbricht. In erster Linie bezweckt die Fusion, die durch die Teilung Oberschlesiens hervorgerufene Unterbrechung des Fabrikationsprozesses auszugleichen und gleichzeitig die Produktionskosten zu verbilligen, mit anderen Worten ausgedrückt, die oberschlesische Eisenindustrie am Leben zu erhalten. Damit ist jedoch nur die Grundlage für die Sanierung geschaffen. Eine wirkliche Gesundung wird im wesentlichen von der Gestaltung der gesamten Wirtschaftslage, der Aufnahmefähigkeit des Marktes und letzten Endes von ausreichenden Transportwegen und billigen Frachten abhängig sein.

Die Muttergesellschaften sind als selbständige Unternehmungen bestehen geblieben.

Die Oberschlesische Eisenbahnbedarfs A. G., auf die inzwischen die Donnersmarckhütte A. G. als Ganzes übergegangen ist, besitzt 50% der Aktien der neuen Gesellschaft. Sie beschränkt sich jetzt auf die Verwaltung ihrer Beteiligungen. Ihr Interessenkreis läßt sich durch die nachstehende Übersicht skizzieren:

A. Beteiligungen in Deutsch-Oberschlesien.
  I. Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke A. G. in Gleiwitz (50%).
  II. Gewerkschaft Castellengo-Abwehr in Rokittnitz und Mikultschütz (1/4 Miteigentum).

B. Tochtergesellschaften und Beteiligungen in Polnisch-Oberschlesien.
  I. Friedenshütte Sp. A. in Nowy-Bytom (26%),
    1. Werksanlagen:
      a) Hochofen-, Stahl- und Walzwerk Friedenshütte,
      b) Stahl- und Walzwerk Baildonhütte,
      c) Steinkohlenbergwerk Friedensgrube in Nowy-Bytom,
      d) Steinkohlenbergwerk Wolfgang in Ruda,
      e) Steinkohlenbergwerk Graf Franz in Ruda,
      f) Kraftwerk Nikolaus in Ruda,
      g) Erz- und Dolomitförderungen im Kreise Tarnowski Góry (Tarnowitz),
      h) Eisenerzbergwerk Czerna in Galizien.
    2. Beteiligungen:
      a) Ferrum Sp. A., Bogucice bei Katowice (50%),
      b) Wirek Kopalnie Sp. A. in Wirek (19%),
      c) Oberschlesische Rohrbau-Sp. z o. o., Tarnowski Góry (100%).
  II. Ferrum Sp. A. Bogucice (50%).

Die restlichen 50% der Aktien der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke A. G. befinden sich in den Händen der Mitteldeutschen Stahlwerke A. G. in Berlin, die sie von der Linke-Hofmann-Lauchhammer A. G. bei deren Reorganisation im Jahre 1926 erworben hat. Auf diese Weise ist eine Verbindung mit der westdeutschen Eisenindustrie geschaffen, da die Vereinigten Stahlwerke A. G. in Düsseldorf über einen maßgebenden Einfluß in der mitteldeutschen Eisenindustrie verfügt. So ist zu hoffen, daß die vor dem Kriege zwischen dem Osten und Westen bestandene Konkurrenz auf dem ostdeutschen Markt an Schärfe verliert. Anderseits ist jedoch nicht von der Hand zu weisen, daß die westdeutsche Eisenindustrie ihren Einfluß auf die oberschlesischen Werke dazu benutzt, die Wettbewerbsfähigkeit der letzteren in engen Grenzen zu halten.

Die Borsigwerk-A. G. in Borsigwerk-Biskupitz, Stadtkreis Hindenburg, die ihre Entstehung der A. Borsig'schen Berg- und Hüttenverwaltung verdankt, hat an dem Zusammenschluß der genannten Gesellschaften nicht teilgenommen. Ein unmittel-

barer Anlaß hierzu lag nicht vor, da durch die Teilung Oberschlesiens das Unternehmen nicht zerrissen und daher nicht direkt getroffen worden ist. Dann aber dient es in der Hauptsache dazu, das Berliner Stammhaus mit Rohstoffen zu versorgen. Erst im Jahre 1920, als das politische Schicksal Oberschlesiens unübersehbar war, wurden die oberschlesischen Werksanlagen in eine Aktiengesellschaft zusammengefaßt. Heute besitzt das Unternehmen ein Hochofenwerk, das 4 Hochöfen zählt und mit einer Koksanstalt verbunden ist, ein Martinstahlwerk mit einer Stahlformgießerei, ein Puddelwerk, eine Eisengießerei, eine Gasschweißerei und mehrere Walzwerke, denen sich die in Oberschlesien üblichen weiterverarbeitenden Betriebe anschließen. Außerdem gehören zu dem Borsigwerk das Steinkohlenbergwerk Ludwigsglück in Biskupitz und die von den Graf Ballestrem'schen Erben gepachtete Steinkohlengrube Hedwigswunsch in Biskupitz.

Neben den bisher genannten Eisenhüttenwerken, die den Typus der sogenannten gemischten Werke vertreten, gibt es noch eine Reihe von kleineren und mittleren Betrieben, die sich in der Hauptsache dem Zweige der Stahl- und Eisengießereien und der Weiterverarbeitung des Eisens widmen. Ohne auf Vollständigkeit Anspruch zu erheben, seien hier genannt: die Hüttenwerke Gleiwitz und Malapane der Preußischen Bergwerks- und Hütten-A. G. Berlin, Abt. Hüttenamt Gleiwitz, die Redenhütte in Hindenburg der Kokswerke und Chemischen Fabriken A. G. in Berlin, die Oberschlesischen Kesselwerke B. Meyer G. m. b. H. in Gleiwitz, das Hüttenamt Piela, vorm. Ruffer & Co. in Pielahütte bei Rudzinitz, die Kreuzburgerhütte in Kreuzburgerhütte, Kreis Oppeln, die Hoffnungshütte in Ratiborhammer der W. Hegenscheidt G. m. b. H. in Ratibor und Ganz & Co., Danubius, Eisen- und Stahlgießerei Ratibor.

3. Abschnitt.

Die Produktionsverhältnisse.

I. Die Hochofenindustrie.

Die Grundlage der oberschlesischen Eisenindustrie bildet die Roheisenerzeugung, von deren wirtschaftlicher Gestaltung alle nachfolgenden Produktionszweige beeinflußt werden. Die Produktionsbedingungen der Hochofenindustrie sind daher von ausschlaggebender Bedeutung.

1. Die Produktionsbedingungen.

Die Versorgung der oberschlesischen Hochofenwerke und der Eisenindustrie überhaupt mit Brennstoffen stößt auf keine Schwierigkeiten, da der oberschlesische Bezirk, auch nach der Teilung, über reichhaltige Kohlenvorkommen verfügt. Die Bedingungen liegen hier insofern besonders vorteilhaft, als Oberschlesien weit billigere Kohlenpreise als alle anderen deutschen Reviere aufweist. Seit 1926 werden für Steinkohlen ab Zeche

in Oberschlesien, Niederschlesien und Rheinland-Westfalen folgende Syndikatspreise notiert:[1])

Oberschlesien:	Stück-(Flamm-) Kohle	16,63	RM.	per Tonne
	Koks-(Gas-) „	11,40	„	„ „
Niederschlesien:	Stück-(Flamm-) „	22,13	„	„ „
Rheinland-	Stück-(Fett-) „	19,84	„	„ „
Westfalen:	Koks-(Fett-) „	15,97	„	„ „

Von diesem Vorteil kann die Hochofenindustrie jedoch nur wenig Gebrauch machen, da die Verwendung von Steinkohlen, die hauptsächlich zur Dampferzeugung dienen, gering ist. Durch die Ausnutzung der beim Verbrennen des Kokses im Hochofen entstehenden Gichtgase zur Heizung von Dampfmaschinen, zum Antrieb von Gasmotoren und anderen Betriebszwecken ist überdies eine bedeutende wirtschaftliche Ersparnis von Kohle erzielt und damit der Anteil dieser an einer Tonne erzeugten Roheisens verringert worden. Der Bedarf an Steinkohle betrug im Jahre 1924 38 106 t. (11,7% des gesamten Brennstoffbedarfes), 1925 11 443 t (3,3%) und im Jahre 1926 13 742 t (4,7%.)[2])

Ausschlaggebend ist vielmehr die Beschaffung eines brauchbaren Kokses, der zum Schmelzen der Erze notwendig ist. Die oberschlesische Kohle ist in der Hauptsache eine gasreiche Flammkohle. Sie zeichnet sich besonders durch Reinheit, Härte, leichte Entflammbarkeit und reiche Gasentwicklung aus. Außerdem hinterläßt sie nur einen geringen Aschengehalt. Daher eignet sie sich vorzüglich für den Hausbrand, zur Kesselfeuerung und zur Leuchtgasherstellung. Dagegen fehlt ihr wegen des hohen Sauerstoffgehaltes die genügende Backfähigkeit, die ein geringeres Koksausbringen zur Folge hat und die Herstellung eines festen und tragfähigen Hochofenkokses verhindert.[3]) Deshalb müssen die Abmessungen der oberschlesischen Hochöfen in weit engeren Grenzen gehalten werden als in Rheinland-Westfalen. Indessen enthalten auch einige Flöze gute Backkohle, so u. a. in Deutsch-Oberschlesien die Concordiagrube der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke, die Steinkohlengrube Hedwigswunsch der Borsigwerk A. G. und die Konsolidierte Gleiwitzer Steinkohlengrube der Kokswerke und Chemischen Fabriken A. G. in Berlin. Es steht fest, daß die Backfähigkeit der oberschlesischen Kohle mit der Teufe und in der Richtung von Osten nach Westen und von Norden nach Süden zunimmt[4]). Der weitaus größte Teil aber der Kohlen, die einen für den Hüttenprozeß geeigneten Koks liefern, liegt in dem Kreise Rybnik, der Polen zugeteilt worden ist. Die Abtretung dieses Kreises, dessen reiche und ausgezeichnete Kohlen-

---

[1]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1927. S. 310.

[2]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins: 1924 S. 41; 1925 S. 32; 1926 S. 35.

[3]) Das Ausbringen von Koks aus trockener Kohle beträgt auf den Kokereien in Oberschlesien im Durchschnitt 65 — 70%, im Ruhrgebiet 73%.

[4]) Handbuch des Oberschlesischen Industriebezirkes. 1913, S. 39 und 683.

schätze bisher nur in geringem Maße abgebaut worden sind, bedeutet unzweifelhaft einen nicht zu unterschätzenden Verlust für die westoberschlesische Eisenindustrie. Trotzdem kann sie auch im Notfalle auf den ostoberschlesischen Koks zurückgreifen, da Polen auf den Export angewiesen ist. Abgesehen davon dürfte jedoch der deutschoberschlesische Bergbau allein in der Lage sein, den Bedarf an Backkohlen und Koks auf Jahrzehnte hinaus zu befriedigen.

Durch Anwendung von Kohlenstampfmaschinen und durch Mischen von Kohlen verschiedener Flöze bzw. durch Zusatz von Halbkoks aus minderwertigen Brennstoffen haben es die Koksanstalten verstanden, die Qualität des Kokses zu verbessern, was nicht ohne Einfluß auf die Leistungsfähigkeit der Hochöfen geblieben ist. Während in der Vorkriegszeit das tägliche Eisenausbringen eines Hochofens zwischen 90 bis 130 t schwankte, weisen heute die Hochöfen durchschnittliche Tagesleistungen von 160 bis 220 t und Höchstleistungen von 300 t auf. Dagegen beträgt die durchschnittliche Roheisenerzeugung bei den rheinisch-westfälischen Hochöfen 300 bis 400 t täglich; teilweise wird sogar ein Ausbringen von 1000 t je Ofen und Tag erzielt.

Die Inbetriebnahme von Hochöfen in größeren Abmessungen hat zur Folge gehabt, daß heute nur etwa 60% der vorhandenen Hochöfen notwendig sind, um die gleiche Erzeugung wie vor dem Kriege zu leisten. Die Verbesserung des Kokses hat ferner bewirkt, daß die Hochofenwerke von dem Koksbezug aus fremden Revieren zum großen Teil Abstand nehmen können, ohne daß dadurch die Leistungsfähigkeit der Hochöfen beeinträchtigt wird. Über die Herkunft des von der Hochofenindustrie verbrauchten Kokses in den Jahren 1924 bis 1926 unterrichtet die nachstehende Zusammenstellung.[1])

Es stammten aus:

	Oberschlesien		Niederschlesien		Gesamtverbrauch
	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %	in 1000 t
1924	235,5	81,8	52,5	18,2	288,0
1925	323,6	95,4	15,7	4,6	339,3
1926	280,5	99,3	2,0	0,7	282,5

Aus dieser Übersicht geht hervor, daß der Verbrauch niederschlesischen Kokses eine sinkende Tendenz aufweist und der Bedarf vorwiegend aus eigener Erzeugung gedeckt wird. Die Hochofenindustrie wird von der Verwendung auswärtiger Brennstoffe immer unabhängiger, so daß gegenüber der Vorkriegszeit eine Besserung festzustellen ist.

Auch die Versorgung mit Zuschlagsmaterialien, Kalkstein und Dolomit, die erforderlich sind, um bei der Verhüttung die in den Erzen enthaltenen Beimengungen, namentlich den starken Kieselsäuregehalt, in eine leichtflüssige Schlacke zu überführen,

---

[1]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins: 1924 S. 41; 1925 S. 32; 1926 S. 35.

vollzieht sich unter günstigen Bedingungen. Dolomit und Kalkstein finden sich in ausreichenden Mengen in unmittelbarer Nachbarschaft des Industriereviers, in der dem oberschlesischen Kohlengebirge übergelagerten Triasformation, die auf dem linken Oderufer bei Krappitz beginnt und sich über Gogolin, Groß-Strehlitz und Tarnowitz nach Polen fortsetzt. In den letzten Jahren wurden von den Hochöfen folgende Mengen an Zuschlägen, Kalkstein und Dolomit, verbraucht:[1])

	aus Westoberschlesien		aus Ostoberschlesien		Gesamtverbrauch
	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %	in 1000 t
1924	16,8	13,9	104,4	86,1	121,2
1925	30,7	22,8	103,5	77,2	134,2
1926	19,5	17,2	94,0	82,8	113,5

Wesentlich anders dagegen steht es mit der Beschaffung der Schmelzmaterialien. Als Schmelzgut verwenden die oberschlesischen Hochofenwerke neben reinen Eisen- und Manganerzen in großem Umfange die Nebenerzeugnisse der Hüttenindustrie selbst, wie Hochofenschlacken, Schrott, Walzensinter, Hammerschlag und ferner die Abfallprodukte der chemischen Industrie, wie die Rückstände der Teerfarbenerzeugung, Schwefel- und Kupferkiesabbrände, zumeist im gesinterten Zustande. Der Eisengehalt der Kiesabbrände beträgt, wenn ihnen die anderen Beimengungen entzogen werden, etwa 50 bis 65%. Daneben enthalten sie noch 0,01% Phosphor und bis zu 50% Schwefel. Sie lassen sich daher zur Herstellung phosphorarmer Roheisensorten verwenden. Ein gutes Schmelzmaterial liefern die eisenreichen Schlacken, die bis zu 50% Metall (Eisen und Mangan) enthalten. In erster Linie gelangen die Schlacken zur Verhüttung, die in den eigenen Betrieben der Stahlwerke abfallen. Die Martinschlacken werden besonders wegen ihres Mangangehaltes bevorzugt. Ferner kommen die Schlackenvorräte der alten Halden in Betracht. Diese stammen aus jenen Zeiten, als der Hochofenindustrie billige Eisenerze in ausreichenden Mengen zur Verfügung standen und man nicht darauf angewiesen war, die Abfallprodukte wieder nutzbringend zu verwenden.

Den Anlaß zur Verwertung dieser Schmelzmaterialien gab einerseits die Knappheit und Verteuerung der reinen Eisenerze, anderseits die zunehmende Erschöpfung der oberschlesischen Eisenerzvorräte.

Als man sich am Anfang des 19. Jahrhunderts entschloß, Steinkohle in Form des Kokses anstatt der Holzkohle zur Roheisenerzeugung zu benutzen und die Eisenindustrie begann, aus dem waldreichen nordwestlichen Gebiet nach dem heutigen durch das Kohlenvorkommen begrenzten Industrierevier zu wandern, da lagen Eisenerze und Kohle, die beiden Grund-

[1]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins: 1924 S. 11; 1925 S. 32; 1926 S. 35.

stoffe der Eisenherstellung, dicht beieinander. Auf dieser Grundlage erblühte die oberschlesische Eisenindustrie. Heute verfügt Oberschlesien über nennenswerte Erzvorkommen nicht mehr. Die westoberschlesischen Erze, die nur in ganz geringen Mengen verhüttet werden, werden teils beim Zink- und Bleierzbergbau gewonnen, teils kommen sie in den Dolomit- und Kalksteinbrüchen vor. Auch Polnisch-Oberschlesien ist nicht mehr in der Lage, den großen Bedarf zu decken. Nachstehende Tabelle gibt den Anteil der oberschlesischen Erze an dem gesamten Verbrauch der Hochofenwerke wieder[1]):

	Bei einem Verbrauch der west- u. ostoberschlesischen Hochöfen von in 1000 t	stammten aus Oberschlesien	in %
1900	1 199	547	45,6
1913	1 143	179	15,7
1925	650	43	6,6
1926	624	65[2])	10,4

Zudem zeichnen sich die oberschlesischen Eisenerze durch keine besonders gute Qualität aus. Die Brauneisenerze sind eisenarm. Bei schwankendem Phosphorgehalt enthalten sie durchschnittlich in naturfeuchtem Zustande 24 bis 28% Eisen und in künstlich getrocknetem 35 bis 40% Eisen. Daneben gelangen noch in kleinen Mengen Rasenerze zur Verhüttung, die jedoch weniger wegen ihres Eisengehaltes, als vielmehr wegen ihres Phosphorgehaltes zur Herstellung von Thomasroheisen herangezogen werden. Infolge der den Erzen beigemengten Erdarten und des hohen Wassergehaltes sind zum Schmelzen reichliche Kalkzuschläge und verhältnismäßig viel Koks notwendig, so daß der Produktionsprozeß verteuert wird. Das aus den oberschlesischen Erzen geblasene Roheisen ist wohl für das Puddelverfahren verwendbar. Dagegen erwies es sich für das Bessemer- und das Thomasverfahren, die im vergangenen Jahrhundert die Eisenhüttentechnik auf völlig neue Grundlagen gestellt haben, als ungeeignet, da der erste Prozeß ein phosphorarmes und der zweite ein phosphorreiches Erz erfordert. Eine Erleichterung brachte erst das Siemens-Martin-Verfahren, das von der Zusammensetzung der Erze weniger abhängig ist. Außerdem entsprachen die gewonnenen Roheisensorten nicht mehr den an sie gestellten Anforderungen. Es kam noch hinzu, daß die genannten Verfahren sich gegenüber dem Puddelprozeß billiger stellten. Um mit der Entwicklung mitgehen zu können, sah sich daher die oberschlesische Eisenindustrie schon in den Zeiten, in denen das eigene Revier noch genügend Schmelzmaterialien lieferte, gezwungen, fremde hochwertige Eisenerze zu beziehen.

---

[1]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins, 1913/24 S. 41, 1925 S. 32, 1926 S. 35. Statistik der Oberschl. Berg- und Hüttenwerke, Kattowitz, 1913 S. 27, 1925 S. 36, 1926 S. 36.

[2]) vgl. Anm. 2. S. 17 dieser Arbeit.

In den Jahren 1913, 1924, 1925 und 1926 wurden von der deutsch-oberschlesischen Hochofenindustrie folgende Schmelzmaterialien (in 1 000 t) verhüttet:[1])

	Eisenerze einschl. Manganerze		Kiese und Schlacken		Schrott		Summe
	t	%	t	%	t	%	t
1913	394	50,3	382	48,8	7	0,9	783
1924	289	65,0	121	27,3	34	7,7	444
1925	360	69,3	128	24,7	31	6,0	519
1926	278	64,6	128	29,6	25	5,8	431

Von den Erzen kamen aus

	Deutsch-Oberschlesien		Übriges Inland		Ausland		Summe
	t	%	t	%	t	%	t
1913	—[2])		102,5	26,0	211,5	74,0	394
1924	3	1,0	71,0	24,6	215	74,4	289
1925	4	1,1	56	15,6	300	83,3	360
1926	29[3])	10,4	30	10,8	219	78,8	278

Von den inländischen Erzen (außer Deutsch-Oberschlesien) stammten aus:

	Niederschlesien	Thüringen-Sachsen	Hannover-Braunschweig	Lahn-, Dill- u. Sieggeb.	Sonstiges Inland
	t	t	t	t	t
1913	—	5,3	9,2	81	7
1924	6,1	6,6	16,2	40,6	1,5
1925	9,1	10,1	15,2	13,4	8,2
1926	18,9	0,3	0,8	9,9	0,1

Die ausländischen Erze wurden bezogen aus

	1913	1924	1925	1926
		in 1 000 t		
Polnisch-Oberschlesien	80	1	12	21
Polen	4	—	14	42
Schweden-Norwegen	133	150	191	95
Rußland	45	13	34	36
Ungarn-Rumänien	7	0,5	5	2
Griechenland	—	18	28	4
Spanien	10,5	8	6	6
Sonstiges Ausland	12	24,5	10	13

---

[1]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenm. Vereins 1924 S. 41, 1925 S. 32, 1926 S. 35, für das Jahr 1913 nach Aufzeichnungen des angeführten Vereins.

[2]) Für 1913 waren die Erzlieferungen aus West- und Ostoberschlesien nicht mehr zu ermitteln.

[3]) Davon sind 28 000 t in den Hochofenwerken aus Erzstaub verschiedener Herkunft hergestellt, demnach eigentlich nicht aus Oberschlesien.

Die verhütteten Schlacken und Kiese kamen aus

	Deutsch-Oberschlesien	übriges Inland	Polnisch-Oberschlesien	übriges Ausland
	in 1 000 t			
1924	41	37	—	43
1925	51	54	1	22
1926	71	44	—	13

Der verhüttete Schrott wurde bezogen aus

	Deutsch-Oberschlesien	übriges Inland	übriges Ausland
	in 1 000 t		
1924	11	23	—
1925	19	22	—
1926	11	14	—

Demnach stammten von den gesamten Schmelzmaterialien der oberschlesischen Hochofenindustrie (in 1 000 t) aus

	Deutsch-Oberschlesien		übriges Inland		Polnisch-Oberschlesien		übriges Ausland	
	t	%	t	%	t	%	t	%
1924	55	12,4	131	29,4	1	0,2	257	58
1925	74	14,5	122	23,5	13	2,5	310	59,5
1926	111	25,7	74	17,2	21	4,8	225	52,2

Aus den vorstehenden Übersichten geht hervor, daß von dem verbrauchten Schmelzgut nur ein kleiner Teil aus Oberschlesien stammt. Den oberschlesischen Erzen kommt nur noch eine untergeordnete Bedeutung zu. Wenn das eigene Revier im Jahre 1926 noch mit 25,7% an der Deckung des Schmelzmaterialienbedarfes beteiligt war, so liegt das daran, daß die Hüttenwerke in den letzten Jahren neben Eisenerzen Schlacken, Schwefel- und Kupferkiesabbrände, Sinter und Schrott für den Hochofenprozeß verwerten. Hierbei darf man jedoch nicht außer acht lassen, daß der größte Teil dieser Materialien seinen Ursprung eigentlich nicht in Oberschlesien hat, da diese verwertbaren, Eisen enthaltenden Schmelzgüter beim Produktionsprozeß entstehen. Sie werden also in der Hauptsache aus den fremden Erzlieferungen gewonnen.

In bezug auf die Versorgung mit Schmelzmaterialien bilden heute fremde Erze die Grundlage der oberschlesischen Eisenindustrie.

Als Bezugsgebiet für inländische Erze kommt zunächst die Provinz Niederschlesien in Betracht. Im Vordergrunde des Interesses stehen die phosphorarmen Magneteisensteine des Erzbergwerkes „Bergfreiheit“ bei Schmiedeberg im Riesengebirge. Das Erz, das sich durch seine Reinheit auszeichnet, enthält 50—55,5% Eisen (sog. Stahlwerkserz), 0,02% Phosphor und 5,14%—3,6% Kalk. Das Vorkommen ist jedoch gering. Der Vorrat wird von Sachs auf rund 290 000 t geschätzt.[1]) Neben den Schmiedeberger Magnetiten kommen in Niederschlesien noch in unbedeutenden Mengen Raseneisenerze im

[1]) Sachs. Die Grundlagen der schles. Montanindustrie 1917. S. 15

Regierungsbezirk Liegnitz und ferner Toneisensteine, die als Nebenprodukt in den Steinkohlengruben bei Neurode und Waldenburg gewonnen werden und deren Eisengehalt zwischen 42 und 57% schwankt, vor.

Der weitaus größte Teil der inländischen Erzlieferungen stammt aus Mittel- und Norddeutschland und aus dem Dill-, Lahn- und Sieggebiet.

Von den Erzvorkommen des Harzes, deren Gesamtvorrat auf 40—45[1]) Millionen t geschätzt wird, haben nur die Elbingeroder und Lauterberger Brauneisenerze einige Bedeutung. Die Zusammensetzung der ersteren wechselt sehr, besonders was das Verhältnis von Kalk und Silizium betrifft. Die Erze, die denjenigen des Dill- und Lahngebietes ähneln, sind stückig und weisen einen Metallgehalt von 42—54% auf. Die Lauterberger Erze werden wegen ihrer Reinheit hauptsächlich für feine Stahlsorten verwandt. Die Spateisensteine des Südharzes sind den Siegerländern ähnlich, haben aber nur geringe Bedeutung.

In Thüringen[2]) haben die Chamosite und zum Teil die Thuringite bei Schmiedefeld große räumliche Verbreitung. Sie enthalten bei verhältnismäßig hohem Kieselsäuregehalt einen Eisenanteil von 36—38,5%. Durch Röstung läßt sich jedoch eine wesentliche Verbesserung der Erze erreichen. Die mengenmäßig unbedeutenden Magneteisensteine bei Schmiedefeld (Kreis Schleusingen) weisen durchweg einen guten Eisengehalt auf. Auch ihre sonstige Zusammensetzung ist als brauchbar zu bezeichnen. Wesentlich größer ist der Bergbau bei Schmalkalden und Kamsdorf im Thüringer Walde. Er erstreckt sich auf Spateisenstein und Brauneisenstein im Zechstein. Die Eisenerze des Zechsteins enthalten 40—50% Eisen und 5—6% Mangan. Das Mengenverhältnis der schädlichen Beimengungen ist gering, so daß wenig Zuschläge notwendig sind.

Die mitteldeutschen Erze sind jedoch wegen ihres hohen Wassergehaltes und ihrer mulmigen Beschaffenheit nicht so hochwertig wie die westdeutschen; im Gegensatz zu den schwedischen und Siegerländer Erzen sind sie dagegen leicht reduzierbar, d. h. die Abscheidung von metallischem Eisen erfordert verhältnismäßig wenig Koks und Zuschlagsmaterialien. Dadurch werden die Selbstkosten des Roheisens ermäßigt.

Sachsen liefert in kleinen Mengen Brauneisenerze.

Von großer Bedeutung sind nach dem Kriege die umfangreichen Eisenerzlager von Norddeutschland[3]) für die oberschlesische Eisenindustrie geworden. Die Kreideerze von Peine-Salzgitter liefern ein selbstgehendes Schmelzgut, d. h. es benötigt keinen oder nur wenig fremde Zuschläge, welche den Eisengehalt im Möller herabsetzen. Dadurch wird, wie bei den mitteldeutschen

---

[1]) Sachs. Die Grundlagen der deutschen Montanindustrie 1918. S. 25.
[2]) Vorrat: 104 Millionen. Sachs. Die Grundlagen der deutschen Montanindustrie 1918. S. 25.
[3]) Vorrat: Peine-Salzgitter 278 Millionen t und Liaserze 45 Millionen t. Sachs. Deutsche Montanindustrie. S. 22/23.

Erzen, eine Ersparnis des Koksverbrauches im Hochofen und damit eine Herabsetzung der Gestehungskosten des Roheisens erreicht. Der Eisengehalt in diesem Vorkommen ist gering (33 bis 35 %), so daß bei einem weiten Transport der Eisenbahntarif über die Verwendungsmöglichkeit entscheidet. Ähnliche Eigenschaften zeigen die minetteähnlichen Liaserze Nordwestdeutschlands mit 30—35% Eisen bei lockerer Beschaffenheit. Das Erz braucht nur geringen Kalkzuschlag.

Die Förderung des Siegerlandes besteht fast ausschließlich aus Spateisenstein, der geröstet zum Versand gelangt und dann 46–54% Eisen und teilweise bis zu 10% Mangan enthält. Der Kieselsäuregehalt schwankt etwa von 10–16% im gerösteten Erz. Es stellt somit eines der besten Erzvorkommen Deutschlands dar. Es ist jedoch infolge der schwierigen Lagerungsverhältnisse mit hohen Gewinnungskosten belastet. Wegen des an sich wertvollen Mangangehaltes ist es hauptsächlich zur Herstellung gewisser Eisensorten besonders geeignet. Ein geringer Kalkzuschlag ist notwendig. Sachs gibt den Vorrat mit 116 Millionen t an.[1])

Die Rot- (47% Eisen und 0,27% Mangan) und Brauneisensteine (44,1% Eisen und 0,72% Mangan) des Dill- und Lahngebietes sind als Zuschlagserze zu charakterisieren. Sie haben eine ungünstige Zusammensetzung.[2]) Der hohe kieselige Rückstand bedingt einen hohen Kalkzuschlag. Eine wesentliche Verwendung dieses Vorkommens durch die oberschlesische Eisenindustrie wird wegen des verhältnismäßig hohen Transportkostenanteils verhindert. Der Vorrat beträgt 258 Millionen t.[3])

Außer diesen Bezirken ist noch Bayern an den oberschlesischen Erzlieferungen beteiligt. Hauptsächlich kommen die nordbayerischen Lagerstätten von Pegnitz, von Hollfeld in Oberfranken und von Amberg in der Oberpfalz in Betracht. Bei Amberg wird ein Brauneisenerz gewonnen, das in Linsen und Nestern auftritt. Der Eisengehalt liegt etwa bei 50 %. Von bedeutender Ausdehnung ist das Hollfelder Vorkommen, das noch nicht lange in seiner Bedeutung bekannt geworden ist. Es besteht vorwiegend aus mulmigen Brauneisenerzen, zum Teil mit festerem Material durchsetzt. Der durchschnittliche Eisengehalt beträgt 38 %. Ein verhältnismäßig hoher Kieselsäuregehalt verlangt eine vorherige Aufbereitung. Die Vorräte werden auf 181 Millionen t beziffert.[4])

Schließlich gelangen aus Hessen noch Brauneisenerze in Oberschlesien zur Verhüttung.

Im ganzen wird der Eisenerzvorrat Deutschlands auf 1 527,7 Millionen t (1 277,7 Millionen t abbauwürdige und

---

[1]) Sachs. Deutsche Montanindustrie. S. 24.
[2]) Pothmann. S. 43.
[3]) Sachs. Deutsche Montanindustrie. S. 24.
[4]) Sachs. Deutsche Montanindustrie. S. 26.

250 Millionen t noch nicht verfügbare Vorräte) geschätzt.[1]) Trotzdem ansehnliche Vorräte zur Verfügung stehen, bilden die deutschen Erze keine sichere Grundlage für die deutsche, insbesondere für die oberschlesische Hochofenindustrie, da sie zum überwiegenden Teile nicht so hochwertig sind wie die ausländischen. Außerdem kann die Förderung entsprechend dem Bedarf nicht gesteigert werden. Im Jahre 1926 betrug bei einer Förderung von 4 793 400 t der Erzbedarf der deutschen Eisenindustrie 14 176 667 t (Förderung plus Einfuhr minus Ausfuhr).[2]) [3]) Die Hüttenwerke sind somit vorwiegend auf die Einfuhr angewiesen. Für Oberschlesien kommt noch hinzu, daß die hohen Transportkosten, die durch die weiten Entfernungen bedingt sind, einen umfangreichen Bezug inländischer Erze nicht zulassen. Deshalb spielen die ausländischen Schmelzmaterialien, die eisenreicher und daher wirtschaftlicher sind, die wichtigste Rolle. Im Jahre 1926 betrug ihr Anteil 78,8%. Neben der Schweiz, Ungarn, Rumänien, Afrika, Kleinasien und Indien kommen in der Hauptsache Spanien, Griechenland, Polen, Rußland und vornehmlich Schweden-Norwegen als Bezugsquellen in Frage.

Spanien verfügt über zahlreiche Erzvorkommen, die über das ganze Land verstreut liegen. Das größte, aber seiner Erschöpfung entgegensehend, befindet sich bei Bilbao in der Provinz Viscaya. Gegenwärtig werden in der Hauptsache die kieselsäurehaltigen Brauneisensteine, deren Eisengehalt sich zwischen 58 und 60% bewegt, gefördert. Ferner werden Spateisensteine, die im gerösteten Zustande 54 bis 60% Eisen enthalten, gewonnen. Die phosphorarmen Roteisensteine mit einem Metallgehalt von 56% kommen heute nur noch in geringen Mengen vor. In Asturien werden Rot- und Spateisenerze gefunden, die jedoch für die Ausfuhr weniger in Frage kommen. Sie werden überwiegend von den in der Nähe gelegenen Eisenwerken, die sich auf die dortigen Kohlenvorräte stützen, verhüttet.

Südspanien besitzt ebenfalls nachhaltige Erzschätze. Die einzelnen Lagerstätten sind verhältnismäßig klein, ihrer Zahl nach jedoch groß, so daß sie den Vorräten Nordspaniens nicht nachstehen. Die ungenügenden Verkehrsverhältnisse haben bis jetzt einen umfangreichen Abbau verhindert.

Nach Oberschlesien werden vor allem die nordspanischen Erze eingeführt.

Während die Erzbezüge aus den Gebieten der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, besonders aus Ungarn und den an Rumänien gefallenen ungarischen Bezirken, heute kaum noch in Frage kommen, werden neuerdings beträchtliche Mengen aus Griechenland bezogen. Der Gesamtvorrat wird mit

[1]) Sachs. Deutsche Montanindustrie. S. 22 und Behaghel. Die Eisen- und Manganerze Osteuropas. 1922. S. 340.
[2]) Statistisches Jahrbuch. 1927. S. 97.
[3]) Statistisches Jahrbuch. 1926. S. 185.

100 Millionen t angegeben.[1]) Die Erze, Brauneisen-, Roteisen-, Toneisen-, Magneteisen- und Chromeisensteine, enthalten durchschnittlich 48 bis 52% Metall. Da die Lagerstätten sich durchweg an der Küste in der Nähe guter Verladehäfen befinden, stehen dem Abtransport keine wesentlichen Schwierigkeiten entgegen.

Die Erzlieferungen aus diesen Ländern bleiben jedoch hinter den Bezügen aus Polen, Rußland und insbesondere aus Schweden weit zurück.

Neben reichen Kohlenvorkommen, die mit dem oberschlesischen im Zusammenhange stehen, besitzt Polen nicht unbedeutende Eisenerzlagerstätten. Diese liegen vorwiegend in den Bezirken von Czenstochau und Bendzin längs der ehemaligen deutsch-russischen Grenze, also in nächster Nähe des oberschlesischen Industriebezirkes. Die verfügbaren Vorräte werden auf 17,8 Millionen t, die in absehbarer Zeit verfügbaren Vorräte auf 282,2 Millionen t geschätzt[2]). Andere Berechnungen gehen über diese Zahlen hinaus. In der Hauptsache handelt es sich um Brauneisen-, Toneisen- und Spateisenerze. Ihrer Beschaffenheit nach gleichen sie den in Oberschlesien vorkommenden Erzen. Wie diese sind sie als Zuschlagserze zu kennzeichnen. Zum Verhütten müssen sie daher mit fremden hochwertigen Erzen, auf die auch die polnische Eisenindustrie nicht verzichten kann, vermengt werden.

Von größerer Bedeutung sind die russischen Erze, besonders im Hinblick auf ihre hochwertige Zusammensetzung. Trotz der erlittenen großen Gebietsverluste gehört Rußland auch heute noch zu den eisenerzreichsten Ländern. Von den reichen Vorkommen sind die des Urals und Südwestrußlands die bedeutendsten.

Im Ural werden Brauneisenerze, Toneisensteine, Sphärosiderite, Magnetite und Roteisenerze gefunden. Die Erze, deren Eisengehalt zwischen 50 und 67% schwankt, verteilen sich auf die Gouvernements Wologda (Nordural), Perm und Wiatka (Mittelural), Ufa und Orenburg (Südural). Nur der hauptsächlich im Nord- und Südural vertretene Magnetit erstreckt sich auf räumlich größere Lagerstätten, während das Brauneisenerz vereinzelt und überall verstreut auftritt. Im Mittelural befinden sich die berühmten Vorkommen des „Wyssokaya Gora" und des „Blagodat Gora". Nach russischen Berechnungen aus dem Jahre 1919 werden die Vorräte des Urals mit rund 329 Millionen t angegeben. Behaghel schätzt den dort verfügbaren Eisenvorrat auf 150,5 und den noch nicht verfügbaren Vorrat auf 352,3 Millionen t.[3]) Trotz dieser reichen Schätze ist eine große uralische Eisenindustrie nicht entstanden. Die der Entwicklung dieser Industrie am meisten entgegenarbeitenden

---

[1]) Behaghel, a. a. O. S. 340.
[2]) Behaghel, a. a. O. S. 340.
[3]) Behaghel, a. a. O. S. 233.

Umstände sind Arbeitermangel, Mangel an verkokbarer Steinkohle und das Fehlen brauchbarer Beförderungsmittel.

In Südrußland, der Ukraine, spielen die Eisenerze des Donezsteinkohlenbeckens eine nebensächliche Rolle. Dagegen befindet sich in diesem Gebiete das bisher wichtigste Eisenerzlager Rußlands, Kriwoj-Rog. Das Haupterz ist Roteisenstein. Gefördert werden nur hochwertige Erze. In den heimischen Hütten finden auch Erze mit 50% Eisengehalt Verwendung. Für die Ausfuhr werden ausschließlich solche mit 60 — 67% genommen. Diese Erze dürften noch für lange Jahre eine führende Stellung innerhalb des russischen Bergbaues einnehmen. Die russischen Berechnungen über die Vorräte liegen weit auseinander. Die Schätzungen gehen von 86 bis 491 Millionen t. Behaghel nimmt dagegen 100 Millionen t als nachgewiesen und 200 Millionen t als später verfügbar, zusammen 300 Millionen t,[1]) an.

Von großer Wichtigkeit soll die Brauneisenerzlagerstätte bei Kertsch, am Ostzipfel der Halbinsel Krim, unmittelbar am Schwarzen Meer sein. Die Erze, die 37—42% Eisen enthalten, werden durch den Mangel an Festigkeit und den hohen Arsengehalt in ihrem Wert herabgemindert, da sie zur Verhüttung mit anderen hochwertigen Schmelzmaterialien vermengt werden müssen. Die Vorräte betragen 450 Millionen t.[2]) Behaghel dagegen beziffert den Gesamtvorrat mit 900 Millionen t, von denen nicht mehr als 100 Millionen t als verfügbar angenommen werden dürfen.[3])

70 bis 80 km östlich von Kriwoj-Rog liegt der wichtige Manganerzbezirk von Nikopol. Im Abbau befindet sich nur ein kleiner Teil der Fläche. Die Lagerstätte soll 11 bis 50 Millionen t in sich bergen.[4])

Der Kaukasus ist ein an Eisenerzen armes Gebiet, wenigstens was die bekannten und nachweisbaren Vorräte anbetrifft. Eine Weltbedeutung besitzt nur die im Gouvernement Kutais auftretende Manganerzlagerstätte von Tschiatura. Der mittlere Mangangehalt beträgt 50%. Die abbauwürdigen Vorräte werden mit 62,4 Millionen t berechnet, das wahrscheinlich vorhandene Vorkommen wird mit 125 Millionen t angenommen.[5])

Die Nähe des Donezbeckens, das über geeignete verkokbare Steinkohlen verfügt, hat in Südrußland, wo 70% der gesamten russischen Erze gewonnen werden, eine Großindustrie entstehen lassen, die vor dem Kriege durch die protektionistischen Maßnahmen der Regierung in verhältnismäßig kurzer Zeit zu einer hohen Blüte gelangt ist. Die politische Umwälzung ist natürlich nicht ohne Einfluß auf die Entwicklung der Eisenindustrie

[1]) Behaghel, a. a. O. S. 43 und 247.
[2]) Darstellung des Eisenhüttenwesens. 1923. S. 342.
[3]) Behaghel, a. a. O. S. 248.
[4]) Behaghel, a. a. O. S. 248.
[5]) Behaghel, a. a. O. S. 91.

geblieben. Immerhin beträgt die Roheisenerzeugung bereits wieder die Hälfte der Friedensleistung. Die Zahlen über die Ergebnisse der anderen Zweige der Montanindustrie ergeben ungefähr dasselbe Bild. Es wurden gewonnen:[1])

	Kohle	Eisenerze	Manganerze	Roheisen	Rohstahl
		in 1000 t			
1913	28 989	9 207,6	1 221,7	4 638	4 841
1924	15 875	914,4	500,3	761	1 136
1925	17 707	2 132,4	818,2	1 539	2 125
1926	26 433	3 128,4	1 587,0	2 437	3 123

Trotz des großen Eigenbedarfes hat Rußland stets Erze an Deutschland abgegeben. Es ist kaum zu erwarten, daß die Verhältnisse sich in der nächsten Zeit ändern werden, da die russische Eisenindustrie, auch wenn sich ihre Leistungsfähigkeit steigern sollte, die gesamten Erze, besonders die des Südurals und des Bezirkes von Kriwoj-Rog, nicht verarbeiten kann. Bemerkenswert ist, daß die russischen Erze wieder ihren Vorkriegsanteil an der Deckung des Erzbedarfes der westoberschlesischen Hochofenindustrie erreicht haben.

Der weitaus größte Teil des oberschlesischen Erzbedarfes wird in Schweden-Norwegen gedeckt. Aus diesen Ländern wurden allein im Jahre 1924 150 000 t (52% des gesamten in- und ausländischen Erzbezuges), im Jahre 1925 191 000 t (53%) und im Jahre 1926 94 750 t (34%) bezogen. Der auffallende Rückgang der skandinavischen Erzeinfuhr im letzten Jahre ist auf den geringeren Bedarf und auf die verhältnismäßig größere Zufuhr aus Polen und Rußland zurückzuführen. Gerade in der Nachkriegszeit hat Schwedens Erzbergbau an Bedeutung für die oberschlesische Hochofenindustrie gewonnen, da Oberschlesien durch den Krieg wichtige ausländische Bezugsquellen verloren gegangen sind, so vor allem die Erze der Steiermark und Ungarns. Wegen der Hochwertigkeit seiner Erze und der mächtigen Vorräte, die auf 1 336 Millionen t berechnet werden,[2]) nimmt der schwedische Erzbergbau eine führende Stellung in der Welt ein.

Die bedeutendsten Vorkommen liegen in Nordschweden (Norbotten). Am bekanntesten sind die mächtigen Magneteisenerzlager von Gellivaara in West-Norbotten, dem Bottnischen Meerbusen am nächsten gelegen, ferner von Tuollavaara und Kirunavaara-Luossavaara in Ost-Norbotten. Die Gellivaara-Erze zeichnen sich durch ihre vorzügliche Reinheit aus. Ihr Eisengehalt liegt im allgemeinen zwischen 60 und 70%, daneben enthalten sie etwa 0,02 bis 1,9% Phosphor und 0,1—0,2% Mangan. Von ähnlicher Beschaffenheit sind die Erze von Kirunavaara. Der Eisengehalt schwankt zwischen 58 und 70%, während der Phosphorgehalt bis zu 6% steigt. Daher eignen sie sich vor allem für den Thomasprozeß. Dagegen sind die

---

[1]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1927. Anhang S. 46, 49, 57.
[2]) Behaghel, a. a. O. S. 340.

Magneteisensteine von Tuollavaara durchweg phosphorarm, aber sehr hochwertig. Ihr Metallgehalt beträgt 68%.

Von den lappländischen Bezirken sind die mittelschwedischen Lagerstätten vollkommen getrennt. Ihrem Charakter nach handelt es sich überwiegend um Magnetite mit einem Eisengehalt von 50 — 60%. Teils enthalten sie wenig, teils viel Phosphor. Am bedeutendsten ist das Vorkommen von Grängesberg, das phosphorreiche Erze liefert.

Der größte Teil der schwedischen Erzproduktion wird ausgeführt. Es wurden an Erzen[1])

	gefördert	ausgeführt	davon nach dem Deutschen Reiche
		in 1 000 t	
1913	7 475,6	6 439,7	4 563,6
1924	6 499,7	5 947,6	2 048,8
1925	8 168,5	8 800,4	6 632,0
1926	8 465,9	7 655,5	5 816,7

Die mittelschwedischen Erze werden über den Hafen Oxelösund, die nordschwedischen über die Häfen Lulea (Schweden) und Narwik (Norwegen) ausgeführt. In der Hauptsache gehen sie nach Deutschland, insbesondere nach Rheinland-Westfalen und Oberschlesien. Geringere Mengen werden auch nach Frankreich, England, Polnisch-Oberschlesien und der Tschechoslowakei verfrachtet. Wenn man von der Eissperre absieht, vollzieht sich der Bezug für die oberschlesische Eisenindustrie unter ziemlich günstigen Bedingungen, da von den schwedischen Häfen der Seeweg nach Stettin, der bedeutend kürzer ist als derjenige nach Rotterdam und Emden, den Häfen, die für die westdeutsche Eisenindustrie in Betracht kommen, benutzt werden kann. Von Stettin ab steht dann in erster Linie der Oderweg zur Verfügung. Wegen seiner wechselnden Wasserstandsverhältnisse ist Oberschlesien allerdings zum Teil auf den Bahntransport angewiesen. Durch Erstellung eines vorteilhaften Ausnahmetarifes ab Stettin und den Oderumschlagsplätzen haben die oberschlesischen Hüttenwerke indessen eine Erleichterung erfahren.

Im übrigen aber ist der Erzbezug aus Skandinavien durch den Wettbewerb aller übrigen erzverbrauchenden Länder und und dann durch die Maßnahmen des schwedischen Staates gegen früher sehr erschwert.

Die Verringerung der deutschen Erzbasis durch den Vertrag von Versailles – Verlust der Erzlagerstätten von Lothringen — hat zur Folge gehabt, daß der Westen in stärkerem Maße auf dem schwedischen Erzmarkt als Käufer auftritt. In den letzten Jahren hat dann noch England, das aus seinen erschöpften Lagern nicht mehr so viel Erze zu gewinnen vermag, um auf fremde Eisensteine verzichten zu können, weit mehr Erze als früher aus Schweden bezogen. Doch dürfte der Wettbewerb

[1]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1913, S. 201; 1924/25, S. 159 und 1927, S. 185, Anh. S. 49 und 104.

der englischen Eisenindustrie auf dem skandinavischen Markt solange ohne nennenswerten Einfluß bleiben, als sie auf die spanischen Vorkommen zurückgreifen kann. Immerhin hat die starke Nachfrage zu einer wesentlichen Verteuerung der schwedischen Schmelzmaterialien geführt.

In Anbetracht der hohen wirtschaftlichen Bedeutung, die dem Erzbergbau ohne Zweifel zukommt, ist der schwedische Staat seit langer Zeit bemüht, einen Raubbau der Eisenerze zu verhindern. Im Jahre 1908 hat der Staat mit der Grängesberger Gesellschaft, die im Besitze der Bahn Grängesberg-Oxelösund, der mittelschwedischen und des größten Teiles der lappländischen Erzlager ist, und mit den anderen größeren Gesellschaften ein Abkommen getroffen, wonach bis 1932 die jährliche Förderung und ebenso die Ausfuhrmengen genau festgesetzt werden. Außerdem hat sich der Staat einen maßgebenden Einfluß auf die Gesellschaften gesichert. Endziel ist die Verstaatlichung des gesamten Bergbaues.[1]) Von Wichtigkeit ist ferner in dem Vertrage die Bestimmung, daß ein Ausfuhrzoll für Eisenerze nicht erhoben wird. Sofern der Staat einen solchen einführt, müssen die Zollerträge an die Grängesberger Gesellschaft abgeliefert werden. Solange dieser Vertrag in Kraft ist, hat daher diese Bestimmung wenig zu sagen. In den neuen Handelsvertrag von 1926 hat Schweden im übrigen auf die Einführung einer Ausfuhrabgabe für Eisenerze verzichtet. Ein Zoll dürfte auch weniger für die phosphorreichen Erze des Nordens, als für die phosphorarmen mittelschwedischen Eisensteine in Frage kommen, da allein die letzteren die Grundlage der dortigen Eisenindustrie bilden.

Weiter geht das Streben Schwedens dahin, die Erze selbst zu verwerten und die heimische Eisenindustrie in jeder Hinsicht zu fördern. Da das Land an Steinkohlen arm ist, sind diese Bemühungen bisher ohne großen Erfolg geblieben, wenn auch in der letzten Zeit wesentliche Fortschritte erzielt worden sind. Die wenigen Kohlen, die im Süden des Landes gefördert werden, sind zum Verkoken nicht geeignet, so daß Schweden auf die Einfuhr angewiesen ist. Der Brennmaterialienbedarf wird zum größten Teil von England und Polnisch-Oberschlesien gedeckt. Die Verwendung von Auslandskoks zum Verhütten der heimischen Erze ist wegen der damit verbundenen hohen Kosten nahezu unmöglich. In der Hauptsache wird Holzkohlenroheisen hergestellt, das auch heute noch wegen seiner vorzüglichen Eigenschaften ausgeführt wird. Doch ist die Herstellung von Roheisen im Holzkohlenhochofen, die durch die reichen Waldbestände an und für sich gegeben ist, wegen der außerordentlichen Verteuerung des Holzes nicht mehr in dem alten Umfange möglich.[2]) Deshalb ist man bereits am Anfang dieses Jahrhunderts dazu übergegangen, die Wasserkräfte des Landes für die Roheisen-

---

[1]) Gemeinfaßl. Darstellung des Eisenhüttenwesens. 1923, S. 365.
[2]) Eisenhüttenwesen. S. 366.

herstellung im elektrischen Ofen nutzbar zu machen. Bei diesem Verfahren wird nur der zur Reduktion des Schmelzgutes nötige Kohlenstoff zugegeben, während die zur Erzeugung der Schmelztemperatur erforderliche Hitze durch die elektrische Energie ersetzt wird. Auf diesem Wege wird allerdings ein hochwertiges Produkt gewonnen. Für die meisten Verwendungszwecke ist es jedoch zu teuer. Das liegt vor allem daran, daß die Elektrohochöfen in weit geringeren Abmessungen gehalten werden müssen als die Kokshochöfen. Ein abschließendes Urteil über die Entwickelungsmöglichkeiten der elektrischen Eisenverhüttung in Schweden läßt sich heute noch nicht abgeben, da die bisher gemachten Erfahrungen hierzu noch nicht ausreichen. Letzten Endes scheitert vorderhand eine schwedische Großindustrie, die wegen des geringen Inlandsbedarfes mit den alten europäischen Eisenindustrien in Wettbewerb treten müßte, an den klimatischen Verhältnissen, dem Mangel an geschulten Arbeitskräften und den ungenügenden Transportwegen.[1])

Die schwedische Roheisen- und Rohstahlerzeugung betrug:[2])

	Roheisen	Rohstahl einschl. Schweißstahl
	in 1 000 t	
1913	730	749
1924	473	498
1925	432	550
1926	461	519

Im Vergleich zu der Erzförderung ist die Roheisen- und Rohstahlgewinnung, die gegenüber der Vorkriegszeit sogar erheblich zurückgegangen ist, gering. Der ungeheure Erzreichtum kann so nur durch die Ausfuhr am vorteilhaftesten verwertet werden. Daher werden die Vorräte Schwedens auch für die ferne Zukunft die sicherste Rohstoffbasis der deutschen, insbesondere der oberschlesischen, Hüttenwerke sein.

Norwegen, das gleichfalls über ansehnliche hochwertige Erzvorkommen verfügt, kommt für Oberschlesien weniger als Bezugsquelle in Betracht, da die geographische Lage eine zu ungünstige ist. Norwegens abbauwürdige Erze werden auf 367, die wahrscheinlichen auf 1 545 Millionen t geschätzt.[3])

Der Bedarf an Manganerzen, die bei der Roheisenherstellung mit den reinen Eisenerzen deswegen verhüttet werden, weil der Mangangehalt die Leichtflüssigkeit der Schmelzmasse befördert, den Koksverbrauch verringert, den Erzen in gewissen Grenzen den Schwefel entzieht und weniger Kalkzuschläge erforderlich macht, ist verhältnismäßig gering. Er wird in Schweden, Ungarn, Rumänien, Indien und hauptsächlich in Rußland gedeckt. Im Jahre 1913 wurden 44 129 t, 1924 16 868 t, 1925 27 725 t und 1926 28 042 t verhüttet.[4])

---

1) Nach. Die oberschlesische Kohlen- und Eisenindustrie. 1914. S. 65.

2) Statistisches Jahrbuch 1927, Anh. S. 57.

3) Behaghel. a. a. O. S. 340.

4) Statistik des Oberschlesischen Berg- und Hüttenm. Vereins. 1913/24, S. 41; 1925, S. 32; 1926, S. 35.

Von den Wirtschaftsfaktoren, die für die Entwicklung einer Großindustrie ausschlaggebend sind, bleiben noch die Arbeitsverhältnisse zur Erörterung übrig. Sie unterscheiden sich in Oberschlesien kaum von denen der anderen deutschen Reviere. Im allgemeinen ist der einheimische Hüttenmann fleißig, willig und ausdauernd.[1]) Neuen Aufgaben gegenüber zeigt er erstaunliche Anpassungsfähigkeit. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit steht er seinem westdeutschen Berufsgenossen durchaus nicht nach. Obgleich sich die oberschlesische Bevölkerung rasch vermehrt, ist oft ein Mangel an Arbeitskräften, besonders an Facharbeitern, festzustellen. Das ist leicht erklärlich, wenn man bedenkt, daß die Industrie auf einem verhältnismäßig kleinen Gebiet, das selbstverständlich den großen Bedarf nicht stellen kann, zusammengedrängt ist. Anderseits ist früher ein nicht unerheblicher Teil der oberschlesischen Arbeiterschaft ausgewandert, um anderwärts sich bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen zu suchen. Wenn die Frage der Beschaffung von fehlenden Arbeitskräften nicht mehr so dringend ist wie vor dem Kriege, so sind Qualitätsarbeiter auch heute noch gesucht. Zur Ergänzung des Qualitätsarbeiterstammes werden fast ausnahmslos Arbeiter aus den übrigen deutschen Revieren herangezogen. In der Nachkriegszeit, im besonderen durch die politischen Wirren, hat die Leistungsfähigkeit der Arbeiter in der Hüttenindustrie erheblich nachgelassen.

Zum Teil ist der Rückgang des Arbeitsergebnisses auch auf den durch die Demobilmachungsverordnungen über die Regelung der Arbeitszeit vom 23. November—17. Dezember 1918 (RGBl. S. 1334/1436) eingeführten Achtstundentag zurückzuführen. Die Umstellung vom Zweischichten- zum Dreischichtensystem mußte anfangs natürlich nachteilige Wirkungen für die Hüttenwerke zur Folge haben. Als am 17. Dezember 1923 die Demobilmachungsverordnungen abliefen, galten für die Regelung der Arbeitszeit wieder die Vorkriegsgesetze, insbesondere die Gewerbeordnung. Die Verhandlungen über die Verlängerung der Arbeitszeit blieben zunächst erfolglos. Erst auf Grund der Verordnung über die Arbeitszeit vom 21. Dezember 1923 (RGBl. 1, S. 1249), die die abgelaufenen Bestimmungen aus dem Jahre 1918 teilweise wieder in Kraft setzte, und zwar unter grundsätzlicher Anerkennung des Achtstundentages, aber mit der Möglichkeit der Überschreitung durch tarifliche Vereinbarungen oder behördliche Genehmigungen, wurde die Arbeitszeit vertraglich geregelt. Am 1. Januar 1924 wurde die zehnstündige bzw. zwölfstündige Schicht, im letzteren Falle einschließlich 2 Stunden Pause, in der Eisenindustrie wieder eingeführt. Die Anpassung der Wechselschichten an die geltenden gesetzlichen Bestimmungen gestaltete sich nach Einführung des zweischichtigen Systems in den Sonntags durchlaufenden Betrieben schwierig.

---

[1]) Handbuch des Oberschlesischen Industriebezirkes 1913, S. 134.

Auf den Hochofenwerken wurde das sogenannte „Dommeldinger System“ eingeführt.[1])

Bei diesem System wird die Gesamtbelegschaft des Hochofenbetriebes in Gruppen, z. B. von je 18 Mann, eingeteilt. Von diesen verfahren täglich 8 Mann die Tag- und die Nachtschicht, während 2 Mann, die sog. Springer, jeweils Feierschicht haben. Jeder Mann hat an 8 aufeinanderfolgenden Tagen Tagschicht, d. h. er arbeitet von 6 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends. Nach diesen 8 Tagen hat er 24 Stunden frei. Die nächsten 8 Tage arbeitet er von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh in der Nachtschicht und hat dann 48 Stunden frei. Diese Arbeitsmethode ermöglicht es nun nicht, daß entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen jeder Mann an jedem zweiten Sonntag 24 Stunden frei hat, da die Freizeiten in den meisten Fällen in die Woche fallen. Dadurch war die Durchführung der längeren Arbeitszeit mit Schwierigkeiten verknüpft. Nachdem die Betriebsräte und Vertrauensleute der Hochofenbelegschaften sich einstimmig für dieses System erklärt hatten, wurde die behördliche Genehmigung zu seiner Beibehaltung in den oberschlesischen Hüttenwerken erteilt.

Von einem Schwerarbeiter in einem Feuerbetriebe kann aber eine reine zehnstündige Arbeit nicht verlangt werden. Deshalb war es notwendig, daß hier gewisse Erleichterungen geschaffen wurden. Bereits vor dem Kriege einigte man sich dahin, den Feuerarbeitern Ablösungsleute zuzuteilen, etwa in der Weise, daß für 5 Feuerleute ein Ablösungsmann gestellt wird, der jeden von diesen stündlich zehn Minuten ablöst. Dieses Verfahren ist in der Nachkriegszeit als ausdrückliches Recht der Arbeiter anerkannt worden.

Das sogenannte „Völklinger System“ hat in Oberschlesien keinen Eingang gefunden. Es scheiterte an dem Widerstand der Belegschaften und dem Mangel an geeigneten Ersatzleuten. Bei diesem System wird von den regelmäßig in Tag- und Nachtschichten arbeitenden Stammbelegschaften am Sonntag nur diejenige beschäftigt, die in der vergangenen Woche Tagschicht hatte, wobei diese in zwei Hälften geteilt wird. Die eine ist von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends und die andere von 6 Uhr abends bis Montag 6 Uhr früh tätig. Die fehlenden Hochofenarbeiter werden durch Hilfskolonnen, die sich aus Arbeitern anderer Betriebe zusammensetzen, ergänzt. Auf diese Weise wird erreicht, daß sämtliche Arbeiter der Stammbelegschaften jeden zweiten Sonntag volle 24 Stunden frei haben.

Die in der oberschlesischen Eisenindustrie vereinbarte Mehrarbeit hat eine Verminderung der Selbstkosten und eine Steigerung der Arbeitsleistung, die wieder die Friedensleistung erreicht hat,[2]) mit sich gebracht. Jene ist jedoch nicht allein auf die

---

[1]) Jahresberichte der Preuß. Gewerbeaufsichtsbeamten und Bergbehörden für die Jahre 1923/24. 1925, S. 213 und Stahl- und Eisen. 1924. S. 119.

[2]) Jahresbericht des Oberschl. Berg- u. Hüttenm. Vereins für das Jahr 1924, S. 5.

arbeitstechnischen Vorzüge längerer Schichten, sondern daneben auch auf andere Einflüsse, so auf die Stärkung der Autorität der Unternehmer und auf die Furcht vor Entlassung bei der herrschenden Arbeitslosigkeit, zurückzuführen.[1]) Schließlich ist eine längere Arbeitszeit nicht notwendig mit einer erhöhten Leistung und umgekehrt eine kürzere Arbeitszeit mit einer geringeren Leistung verbunden. Eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Arbeitsleistung zu erzielen, wird letzten Endes eine Frage der Organisation der Betriebe sein.

Die Wiedereinführung der Zwölfstundenschicht rief bald Gegenströmungen hervor. Insbesondere wurde auf die Schwere und Gesundheitsschädlichkeit der Arbeit in den Hochofenwerken und den Kokereien hingewiesen. Der Sozialpolitische Ausschuß des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates, der bereits im Oktober 1924 vom Reichsarbeitsminister aufgefordert wurde, ein Gutachten darüber zu erstatten, ob die Arbeiter der genannten Betriebe den Schutz des § 7 der Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923 genießen sollten, empfahl nach eingehenden Untersuchungen und langen Verhandlungen die Rückkehr zum Dreischichtensystem.[2]) Die Verordnung über die Beschränkung der Arbeitszeit, der das Reichskabinett aus Gründen sozialpolitischer Art zustimmte, ist am 20. Januar 1925 erlassen worden.[3]) Sie trat am 1. April 1925 mit der Maßgabe in Wirkung, daß die Einführung der verkürzten Arbeitszeit bei schwerer Gefährdung der Betriebe hinausgeschoben werden kann. So ist in Oberschlesien die dreiteilige Schicht erst am 1. Januar 1926 durchgeführt worden.

Als am 1. Januar 1928 die Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 16. Juli 1927, die die tägliche Arbeitszeit für die meisten im Eisenproduktionsprozeß Beschäftigten auf 8 Stunden begrenzte, in Kraft treten sollte, drohte ein schwerer Konflikt auszubrechen, der für die deutsche Gesamtwirtschaft von verhängnisvollster Wirkung gewesen wäre. Diese Gefahr konnte im letzten Augenblick nur dadurch verhindert werden, daß für einzelne Betriebszweige der Eisenindustrie die Durchführung der Herabsetzung der Arbeitszeit verschiedenartig, längstens bis zum 31. Dezember 1928 hinausgeschoben worden ist.

So erstrebenswert auch die verkürzte Arbeitszeit ist, die für die Arbeiter der Schwerindustrie grundsätzlich zu fordern ist, da die lange Arbeitsdauer zweifellos eine große Härte bedeutet, einer Einführung des schematischen Achtstundentages jedoch wird man nicht ohne Bedenken gegenüberstehen, vor allem im Hinblick darauf, daß das Abkommen von Washington über die internationale Regelung der Arbeitszeit von den

---

[1]) Jahresberichte der Gewerbeaufsichtsbeamten für 1923/24, S. 212.

[2]) § 7 der Arbeitszeitverordnung sieht die Achtstundenschicht vor, wenn die Arbeiter besonderen Gefahren für Leben und Gesundheit, ferner in außergewöhnlichem Grade der Einwirkung von Hitze, giftigen Stoffen und dergleichen ausgesetzt sind.

[3]) Reichsanzeiger Nr. 16 vom 20. 1. 1925.

wichtigsten Industriestaaten der Welt nicht ratifiziert worden ist oder nur unter Vorbehalten, die tatsächlich einer Ablehnung gleichkommen. Die deutsche Wirtschaft arbeitet unter ungünstigeren Bedingungen. Sie hat weit mehr und größere Lasten zu tragen als die aller anderen Industrieländer. Es sei hier nur auf die Zahlungen aus dem Londoner Abkommen hingewiesen. Hieraus ergibt sich ohne weiteres die Notwendigkeit zur Mehrarbeit. Technische und organisatorische Verbesserungen können nur in gewissen Grenzen einen Ausgleich schaffen. Um eine schwere Schädigung der Wirtschaft zu vermeiden, kann die Durchführung des Achtstundentages nur schrittweise erfolgen, entsprechend der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung.

Was die Höhe der von der oberschlesischen Eisenindustrie gezahlten Löhne anbelangt, so sind diese niedriger als in dem größten deutschen Revier, dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Dadurch hat sie hinsichtlich des Arbeitskostenfaktors einen unverkennbaren Vorteil. Über die Lohnentwicklung in den beiden Revieren gibt die folgende Übersicht Auskunft.

Die angegebenen Löhne bedeuten die Stundenspitzenlöhne in Reichspfennigen ohne Zulagen:[1])

	Oberschlesien	Rheinland-Westfalen
1913 (Durchschnitt)	46	53
14. Januar 1924	44	50
1. Juni 1924	44	56
1. August 1924	42	56
11. Oktober 1924	42	60
1. Dezember 1924	44	60
1. März 1925	44	66
1. April 1925	48	66
1. Juli 1925	48	70
1. Oktober 1926	49	70
1. März 1927	49	76
1. Mai 1927	52	76
1. Oktober 1927	54	76
1. Januar 1928	54	78

2. Die Selbstkosten.

Die Selbstkosten werden in der Hauptsache durch die Höhe der Erzpreise einschließlich der Frachten, der Kohlen- und Kokspreise sowie der Arbeitslöhne bestimmt. Von einer Untersuchung der übrigen auf die Produktionskosten einwirkenden preisbildenden Faktoren, wie der Zinskosten für die Kapitalien, der Steuern usw., kann abgesehen werden, da sie kaum von denen der anderen Industriebezirke abweichen.

[1]) Jahresberichte der Preuß. Gewerbeaufsichtsbeamten für die Jahre 1923/24, S. 927 und 569 f; für das Jahr 1925 S. 245 und 606 f; für das Jahr 1926 S. 260 und 639 f; ferner Mitteilungen des Arbeitgeberverbandes für den Bezirk der nordwestl. Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf und des Arbeitgeberverbandes der Oberschlesischen Montanindustrie in Gleiwitz.

In bezug auf die Erzversorgung ist Oberschlesien, wie gezeigt worden ist, besonders schlecht gestellt. Obwohl die rheinisch-westfälische Eisenindustrie ebenfalls auf fremden Erzbezug angewiesen ist, stehen ihr doch außer dem lothringischen Lager, dessen Erze einen Eisenbahnweg von 350 km nach den Hochöfen zurückzulegen haben, noch einige Erzfundstätten in nicht allzu weiter Entfernung im Inlande zur Verfügung, die für Oberschlesien nur in beschränktem Maße in Betracht kommen. Die Erze aus dem Dill- und Lahngebiet sowie aus dem Siegerland erfordern nur einen Transportweg von 130—250 km. Aber auch die ausländischen Schmelzmaterialien können unter unverhältnismäßig günstigeren Bedingungen bezogen werden, da sie nach dem Seewege eine kurze und gute Wasserstraße benutzen können. Die oberschlesische Eisenindustrie dagegen kann auf keine bedeutende, in nächster Nähe befindliche Lagerstätte zurückgreifen. Die Erze aus den Sieg-, Lahn- und Dillgebieten haben einen Eisenbahnweg von ca. 900 km, die überseeischen einen reinen Bahn- oder kombinierten Bahn- und Wasserweg von über 500 km zu überwinden. Selbst ein großer Teil der südrussischen Materialien wird über Hamburg nach Oberschlesien eingeführt. Infolge der weiten Entfernungen sind daher die Erze mit höheren Frachtkosten belastet. So betragen z. B. die Preise für Schwedenerze (60% Fe) bis Bobrek RM. 27,42, bis Ruhrort RM. 21,10 und für Siegerländer Spate (55 bis 56% Fe) bis Bobrek RM. 33,50, bis Dortmund dagegen nur RM. 23,60 für die Tonne.

Die billigen Kohlen und die niedrigeren Arbeitslöhne können demgegenüber einen vollkommenen Ausgleich nicht schaffen.

Soweit die Hochofenindustrie in Frage kommt, wird der Vorsprung hinsichtlich des Kraftstoffaktors durch die mindere Beschaffenheit des Kokses beeinträchtigt. Diese bedingt einen höheren Verbrauch, so daß der Brenn- und Reduktionsstoffaufwand größer als im rheinisch-westfälischen Bezirk ist.

Bezüglich der Arbeitskosten gilt das gleiche. Es kommt nicht allein auf den pro Arbeiter entfallenden Lohn, sondern vor allem auf den Lohnbetrag an, der für die Erzeugung einer bestimmten Roheisenmenge aufgewandt werden muß. Der Lohnaufwand ergibt sich aus der Zahl der Arbeiter, die zur Herstellung dieser Roheisenmenge erforderlich sind. Während 1926 zur Erzeugung von 10 000 t Roheisen in Deutschland 21 Arbeiter, im rheinisch-westfälischen Revier sogar nur 19 Arbeiter durchschnittlich gebraucht wurden, waren in Oberschlesien zur Gewinnung derselben Menge 45 Arbeiter notwendig. Es ist selbstverständlich, daß dadurch der Vorteil der niedrigeren Löhne mehr als ausgeglichen wird. Dieses ungünstige Ergebnis ist nicht etwa auf die ungenügende Leistungsfähigkeit der oberschlesischen Hüttenarbeiter zurückzuführen; vielmehr liegt es an den bereits erwähnten ungünstigen Produktionsbedingungen.

Insgesamt sind in Oberschlesien die Selbstkosten für Stahlroheisen 3,45 – 16,65%, für Gießereiroheisen 8,3—11,4% höher als in Rheinland-Westfalen.

3. Die Produktionsergebnisse.

Die Roheisenerzeugung Westoberschlesiens ist im Vergleich zu der des Deutschen Reiches verhältnismäßig gering. In der nachstehenden Zusammenstellung ist die Entwicklung der deutschen und der westoberschlesischen Roheisengewinnung zur Darstellung gebracht:[1])

	Roheisenerzeugung im Deutsch. Reiche bezw. im jetzigen deutsch. Zollgebiet	davon in West-Oberschlesien	Anteil in
	in 1 000 t		%
1913	10 916	381	3,49
1924	7 833	243	3,1
1925	10 089	289	2,86
1926	9 636	232	2,4

In den Jahren vor dem Weltkrieg hat die oberschlesische Roheisenerzeugung eine ständig wachsende Steigerung aufgewiesen. Mit der gesamten Entwicklung im Deutschen Reiche konnte sie hingegen nicht gleichen Schritt halten. In dem Zeitraum von 1871—1913 gelang es der deutschen Eisenindustrie, die erste Stelle in der Reihe der europäischen Roheisenproduzenten zu erringen, nachdem sie noch in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts von der englischen um das Dreifache übertroffen wurde; sie blieb nur noch hinter derjenigen der Vereinigten Staaten von Nordamerika zurück. Trotz der absoluten Zunahme fiel der Anteil Gesamt-Oberschlesiens an der deutschen Erzeugung von 14,8% im Jahre 1871 auf 5,15% im Jahre 1913.

Seit 1913 bezw. nach der Teilung des Industriebezirkes ist dagegen nicht nur der relative Anteil weiter gesunken, sondern die Gewinnung hat zum erstenmal seit dem Bestehen der oberschlesischen Eisenindustrie auch eine erhebliche absolute Abnahme erfahren. Der Anteil Deutsch-Oberschlesiens an der Gesamterzeugung des Deutschen Reiches auf dem jetzigen Gebiet betrug im Jahre 1913 3,49% und ging auf 2,4% im Jahre 1926 zurück. Der Grund liegt zum Teil darin, daß aus wirtschaftlichen Gründen zur Herstellung von Rohstahl vorwiegend Schrott verwendet wird. Es wäre jedoch nicht richtig, die Hochofenindustrie aufzugeben. Der Hochofen ist in den gemischten Werken der eisenschaffenden Industrie Voraussetzung, er ist mit den Stahl- und Walzwerken, sowie mit den Betrieben verschiedenster Art unlösbar organisch verbunden. Er ist nicht nur Lieferer für die Stahl- und Walzwerke, sondern er ist auch der Kraftversorger für die mit ihm im Zusammenhange stehenden Betriebe geworden. Für die neuzeitlichen Hüttenbetriebe ist und bleibt der Hochofen die technische und organische Grundlage.

[1]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches. 35. Jahrgang 1926, I. S. 32, 31 und 38; IV. S. 13 und 36. Jahrgang 1927/28. IV. S. 9.

Immerhin hat die deutsch-oberschlesische Eisenindustrie die Zerreißung des Industriebezirkes weit besser als die polnisch-oberschlesische überwunden, da dort die Roheisengewinnung einen bedeutend größeren Rückgang erfahren hat. Die Anteile Deutsch- und Polnisch-Oberschlesiens an der Gesamterzeugung in den Jahren 1913—1926 gibt folgende Übersicht wieder:

Roheisenerzeugung in Deutsch- und Polnisch-Oberschlesien.

	Gesamt-		Deutsch-Oberschlesien			Polnisch-[1]		
	in 1000 t	1913 = 100	1000 t	%	1913 = 100	1000 t	%	1913 = 100
1913	994	100	381	38,3	100	613	61,7	100
1924	506		243	48		263	52	
1925	517		289	55,9		228	44,1	
1926	500	50,3	232	46,4	60,9	268[2])	53,6	43,71

II. Die Eisen- und Stahlgießereien.

Mit ähnlichen Schwierigkeiten wie die Hochofenwerke haben die Eisen- und Stahlgießereien zu kämpfen. Für ihre Zwecke ist der oberschlesische Koks noch weniger geeignet. Daher muß der überwiegende Teil von auswärts bezogen werden. Im Jahre 1926 stammten von dem Verbrauch in Höhe von 22 741 t, die etwa 2/3 des gesamten Brennstoffbedarfes darstellen, nur 3 448 t (15%) aus Deutsch-Oberschlesien. 16 311 t (72%) wurden aus Niederschlesien und 2 982 t (13%) aus Westfalen bezogen.[3]) Das Roheisen stammt, soweit es sich nicht um Spezialsorten handelt, fast ausschließlich aus Oberschlesien. Zu dem Gesamtverbrauch von 28 708 t im Jahre 1926 lieferten Westdeutschland, Skandinavien, Luxemburg und England nur 914 t (6,5%). Daneben wird im beträchtlichen Umfange Schrott verschmolzen (1926 : 19 950 t).[4])

Obwohl auch hier die niedrigeren Arbeitslöhne zur Senkung der Selbstkosten wesentlich beitragen, haben die Eisen- und Stahlgießereien, in der Hauptsache verursacht durch das teure Roheisen, keinen großen Aufschwung genommen. Ihre Produktion, Gußwaren II. Schmelzung, Stahlform- und Elektrostahlguß, gibt die folgende Tabelle wieder:[5])

---

1) Statistisches Jahrbuch. 1927. Anh. S. 57.

2) Die Steigerung der Roheisenerzeugung ist darauf zurückzuführen, daß die Werke infolge des Wegfalls des Schrottbezuges aus Deutschland bei der Rohstahlerzeugung zu einem erhöhten Einsatz von Roheisen übergehen mußten.

3) und 4) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins für das Jahr 1926, S. 11.

5) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches. 35. Jahrgang 1926, I. S. 34, S. 39; IV. S. 13 und 36. Jahrgang 1927/28. IV. S. 9.

Erzeugung der Eisen- und Stahlgießereien im

	Deutschen Reich in 1000 t	davon in Oberschlesien 1000 t	%
1913	3 100	59[1]	1,9
1924	1 923	24[2]	1,25
1925	2 780	39[3]	1,4
1926	2 046	45,3	2

III. Die Stahl- und Walzwerke sowie die Verfeinerungs-Betriebe.

1. Die Produktionsbedingungen.

Unter wesentlich günstigeren Bedingungen arbeiten die Stahl- und Walzwerke, sowie die Verfeinerungsbetriebe, die teils jenen direkt angeschlossen sind, teils als selbständige Unternehmungen bestehen. Einen Überblick über ihren Materialverbrauch geben folgende Aufstellungen:[4])

I. Brennmaterialienverbrauch der Stahl- und Walzwerke.

	Steinkohlen in 1000 t	Koks in 1000 t	Anteil des Kokses an dem gesamten Brennmaterialienbedarf %	Zuschläge 1000 t
1913	201,7	5,1	2,5	20,3
1924	232,2	8,78	3,6	21,9
1925	239	10	4	28,8
1926	245,9	7,8	3,2	35,3

Der Koks stammte aus

	Deutsch-Oberschlesien	Niederschlesien	Westfalen	Polnisch-Oberschlesien
	in 1000 t			
1924	8,76	—	—	0,02
1925	9,95	0,04	0,01	—
1926	7,79	—	0,01	—

II. Verbrauch der Stahl- und Walzwerke an Eisen enthaltenden Materialien.[5])

	Roheisen	Schrott	Eisenerze	fremde Fluß- und Schweißeisen der Walzwerke
	in 1000 t			
1913	225,2	118,1	48,4	—
1924	102	185,4	8,3	79,2
1925	134,5	259,4	12	129,4
1926	130,8	346,3	7,2	196,6

---

[1]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins. 1924, S. 52; 1925, S. 37.

[2]) und [3]) Wirtschaft und Statistik. 1921, S. 494.

[4]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins für 1913 bis 1924, S. 44 f.; 1925, S. 35 f.; 1926, S. 38 f.

[5]) Das Roh- und Fertigeisen stammt zum überwiegenden Teil aus Oberschlesien; nur unbedeutende Mengen Spezialsorten werden eingeführt und zwar aus Westdeutschland, Schweden und England. 2/3 des Schrotts werden von auswärts bezogen. Die Erze stammen aus Skandinavien, Rußland und Afrika.

III. Materialienverbrauch der Verfeinerungsbetriebe.

	Eisen aller Art	Steinkohle	Koks	Anteil des Kokses am ges. Brennstoffbed.
		in 1 000 t		%
1913	162	125,3	4,1	3,3
1924	143,6	121	6,2	5,1
1925	154	109,1	6,7	6,1
1926	160,3	103,4	5,7	5,5

Im Gegensatz zu den Hochofenwerken sind diese Industriezweige von der Beschaffenheit des Kokses nahezu unabhängig, da der Bedarf an diesem Brennstoff gegenüber demjenigen an Steinkohlen vollkommen in den Hintergrund tritt. Infolgedessen haben die oberschlesischen Stahl-, Walz- und Verfeinerungswerke vor denen der anderen deutschen Reviere einen erheblichen Vorsprung, da sie in der Lage sind, von den billigen Kohlen ausgiebig Gebrauch machen zu können.

Beeinträchtigt wird dieser Vorteil durch die höheren Roheisengestehungskosten. Deshalb haben die Hüttenwerke dem basischen Siemens-Martin-Verfahren den Vorzug gegeben, das zur Rohstahlherstellung die Verwendung von Schrott, das neben den Eisenerzen der wichtigste Rohstoff der Eisenindustrie ist, zuläßt und bei dem man außerdem auf eine bestimmte Zusammensetzung des Roheisens nicht angewiesen ist. Allerdings arbeitet es langsamer wie das Thomas- und das Bessemerverfahren, liefert dafür aber ein gleichmäßiges und festes Produkt. Entweder kann die Rohstahlerzeugung mittels des Roheisenerz- oder des Roheisenschrottverfahrens erfolgen. Beim ersteren stellt sich der Erzverbrauch auf 25—30% des Roheiseneinsatzes. Zum Teil wird auch in geringen Mengen Schrott beigegeben. Hauptsächlich jedoch wird das Roheisenschrottverfahren betrieben, bei dem der Roheiseneinsatz etwa 25—30% beträgt, während der Rest des Schmelzgutes aus Schrott, d. h. Alteisen, besteht. Die Wirtschaftlichkeit dieses Prozesses hängt daher im wesentlichen von der Lage auf dem Alteisenmarkt ab.

Hinsichtlich der Beschaffung dieses Schmelzmaterials stößt die oberschlesische Eisenindustrie auf ähnliche Schwierigkeiten wie bei der Erzversorgung. Die wichtigsten Schrottquellen sind die Eisenhüttenwerke selbst, die Eisen- und Stahlformgießereien, die Werkstätten der verarbeitenden Industrie, vor allem die Eisenbahnwerkstätten, die Konstruktionswerkstätten und die Maschinenbauanstalten, und die Rückkehr des zerkleinerten Alteisens. Obwohl der Entfall in den oberschlesischen eisenindustriellen Betrieben bedeutend ist, reicht er nicht annähernd aus, um den Bedarf der Hütten zu decken. Es muß daher auf die Bestände des inneren Deutschlands zurückgegriffen werden. Das Bezugsgebiet für Alteisen erstreckt sich bis Berlin, Hamburg und Lübeck. Sogar aus dem Auslande muß Schrott bezogen werden. Die weiten Entfernungen verteuern naturgemäß das Material. Außer-

dem hat sich in den Nachkriegsjahren trotz des Ausfuhrverbotes der Wettbewerb der westdeutschen Eisenindustrie stark fühlbar gemacht, die infolge der Verringerung der Erzbasis und der Verteuerung der Erze dazu übergegangen ist, im größeren Umfange auf Kosten des Thomasverfahrens das Siemens-Martin-Verfahren zur Rohstahlherstellung heranzuziehen. Nachdem am 15. Juni 1927 die auf Grund des Genfer Abkommens bestehende Verpflichtung, die zollfreie Schrottausfuhr nach Polnisch-Oberschlesien zu gestatten, gefallen ist, trat eine Erleichterung ein.[1]) Hierzu hat auch das gemeinsame Vorgehen der Hütten auf dem Alteisenmarkte beigetragen. Die oberschlesischen Werke sind in der Deutschen Schrottvereinigung G. m. b. H. in Berlin, der auch die mitteldeutschen Werke angehören, zusammengeschlossen. Diese wiederum hat die Deutsche Schrotteinkaufsgesellschaft m. b. H. in Berlin, eine mit ihr im Kartellverhältnis stehende Händlervereinigung, mit dem gemeinsamen Einkauf beauftragt. Durch diese Maßnahme, die durch die Drosselung der Schrottausfuhr unterstützt wird, ist eine ausreichende Versorgung mit Alteisen zu angemessenen Preisen für die kommende Zeit sichergestellt.

Endlich sind die Stahl- und Walzwerke durch die niedrigeren Arbeitskosten außerordentlich im Vorteil. Besonders trifft dies für die Walzwerke und die Verfeinerungsbetriebe zu. Dieser Faktor spielt bei ihnen eine weit bedeutendere Rolle, da die für eine Erzeugungseinheit benötigte Arbeiterzahl größer ist als bei den Hochofenwerken. Je größer nun der Arbeitsaufwand an den Produkten ist, desto geringer ist im Vergleich z. B. gegenüber Rheinland-Westfalen bei fortschreitender Verfeinerung des Eisens der Arbeitskostenaufwand, so daß mit Hilfe der billigen Brennstoffe ein ungefährer Ausgleich für die höheren Gestehungskosten des Roheisens besteht. Tatsächlich hat die oberschlesische Eisenindustrie, soweit die Walzwerke und die Verfeinerungsbetriebe in Frage kommen, in manchen, wenn auch nicht in allen Betriebszweigen den Westen bezüglich der Selbstkosten nicht nur eingeholt, sondern auch übertroffen.[2])

2. Die Produktionsergebnisse.

Die Produktionsergebnisse sind in den nachstehenden Zusammenstellungen nachgewiesen.[3])

I. Erzeugung der Stahlwerke an Rohstahl (Flußeisen) einschl. Stahlformguß.

---

1) Es handelte sich um 235 000 t jährlich.

2) W. Tafel. Die Deutsche Eisenindustrie im Osten, ihre Lage und Zukunft nach der Teilung Oberschlesiens. Schlesien, Kultur und Arbeit einer deutschen Grenzmark. Berlin-Friedenau 1926. S. 124.

3) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches. 35. Jahrg. 1926, I. 32, 40, 41; IV. S. 6, 7, 8, 13, 14, 15 und 36. Jahrg. 1927/28 IV. S. 10/11.

	Deutsches Reich (jetziges Zollgebiet) in 1 000 t	davon in Oberschlesien	Anteil Oberschlesiens %
1913	11 769	387	3,3
1924	9 703	266	2,7
1925	12 051	353	2,9
1926	12 226	436,5	3,6

II. Erzeugung der Puddelwerke (Schweißeisen).

1913	149	18	12,1
1924	48	1[1])	2,1
1925	68	3[2])	4,4
1926	38	—	—

III. Erzeugung der Walzwerke einschl. Schmiede- und Preßwerke.

	Deutsches Reich (jetziges Zollgebiet) in 1 000 t	davon in Oberschlesien	Anteil Oberschlesiens %
	a) Halbzeug.		
1913	2 123	236	11,1
1924	1 790	17[3])	1,0
1925	2 187	52[3])	2,4
1926	2 641	75[3])	2,8
	b) Fertigerzeugnisse		
1913	9 520	192	2
1924	7 268	187	2,6
1925	9 308	244	2,6
1926	9 017	283	3,1

IV. Erzeugung der Verfeinerungsbetriebe.[4])

1913	—	101	—
1924	—	40	—
1925	—	36	—
1926	—	62	—

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß die Rohstahlerzeugung um ein Beträchtliches die Roheisenerzeugung — im Jahre 1926 um 86% — übersteigt und daß sie nicht gesunken ist, sondern, nachdem die Vorkriegsziffer im Jahre 1925 wieder erreicht worden ist, sogar eine erhebliche Steigerung erfahren hat, die in Oberschlesien relativ weit größer ist als im Deutschen Reiche. In der Zeit von 1913—1926 ist die oberschlesische Rohstahl-

[1]) und [2]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins. 1924, S. 46; 1925, S. 38.

[3]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins. 1925, S. 9 und 36; 1926, S. 39.

[4]) Statistik des Oberschl. Berg- und Hüttenmännischen Vereins. 1913 1924, S. 51/52; 1925, S. 38/39; 1926, S. 42/44.

gewinnung um 12,2% gestiegen, die deutsche dagegen hat in demselben Zeitraum nur um 3,9% zugenommen. Dementsprechend ist auch der oberschlesische Anteil an der gesamten deutschen Erzeugung gestiegen, und zwar von 3,3% im Jahre 1913 auf 3,6% im Jahre 1926. Damit liegt die Beteiligung an der Rohstahlproduktion etwas höher wie bei der Roheisenerzeugung.

Die Schweißeisenerzeugung, die schon vor dem Kriege dauernd zurückgegangen ist, ist im Jahre 1926 eingestellt worden.

Gute Resultate haben die Walzwerke erzielt. Während die Erzeugung von Fertigfabrikaten im Deutschen Reiche in der Zeit von 1913—1926 um 5,3% abgenommen hat, konnte sie in Oberschlesien in der gleichen Zeitspanne um 42,2% gesteigert werden. Infolgedessen ist der Anteil Oberschlesiens von 2% auf 3,1% gestiegen.

4. Abschnitt.

Die Absatzverhältnisse.

I. Die Absatzgebiete.

Für die Verwertung der Produktion, d. h. für die Absatzmöglichkeiten, ist die geographische Lage von ausschlaggebender Bedeutung. Oberschlesien liegt im südöstlichen Zipfel des Reiches und grenzt im Osten an Polen und im Südosten an die Tschechoslowakei. Sofort zeigt sich der ungünstige Standort der oberschlesischen Eisenhütten, da ihre Erzeugnisse, abgesehen von dem Absatz in der nächsten Umgebung, weite Entfernungen zurückzulegen haben, ehe sie zu den Konsumplätzen gelangen. Um aus dem engeren Revier herauszukommen, müssen sie allein einen Weg von 60 km überwinden. Die Entfernung nach dem ersten größeren deutschen Konsumplatz, Breslau, beträgt 160 km. Einen Überblick über die Entfernungen vom Zentralrevier nach einigen wichtigen Marktplätzen gibt folgende Zusammenstellung:

Inland		Ausland	
Cosel	56 km	Krakau	97 km
Breslau	160 „	Lodz	264 „
Frankfurt a. O.	407 „	Posen	341 „
Dresden	429 „	Warschau	346 „
Berlin	492 „	Wien	461 „
Stettin	514 „	Budapest	522 „
Halle	541 „	Bromberg	538 „
Königsberg	662 „		

Das frachtlich günstige inländische Absatzgebiet für die Erzeugung liegt östlich einer Linie, die sich etwa von Strelitz in Mecklenburg über Berlin nach Chemnitz in Sachsen hinzieht. Es umfaßt die Provinzen Schlesien, Ostpreußen, Pommern, Brandenburg, die Grenzmark Posen-Westpreußen, große Teile der Provinz und des Freistaates Sachsen. Infolge der Umgestaltung

Europas durch den Versailler Vertrag sind die Provinzen Posen und Westpreußen, der Freistaat Danzig und außerdem durch das Genfer Diktat Ostoberschlesien als Absatzgebiete verloren gegangen. Allerdings ist auf dem verkleinerten Absatzgebiet die Konkurrenz der ostoberschlesischen Eisenindustrie, nachdem die einfuhrfreien Kontingente weggefallen sind, im großen und ganzen ausgeschaltet. Dieser Zustand dürfte jedoch eine wesentliche Veränderung erfahren, wenn wieder geregelte Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Polen eintreten. Innerhalb der Verhandlungen über den Beitritt zur Internationalen Rohstahlgemeinschaft verlangt Polen eine jährliche Exportbeteiligung von 550 000 t Eisen, von denen etwa 300 000 t in Deutschland, dem früheren Hauptabsatzgebiet der ostoberschlesischen Eisenindustrie, untergebracht werden sollen. Mit den Interessen der deutschen, insbesondere der westoberschlesischen Eisenindustrie ist diese Forderung, die im übrigen auch von den Mitgliedern des Rohstahlkartells abgelehnt worden ist, nicht in Einklang zu bringen. Infolge des Währungsverfalles ist die polnische Industrie durch weit niedrigere Gestehungskosten begünstigt, gegen die die deutschen Zölle einen ausreichenden Schutz nicht gewähren. Ein derartig hohes Einfuhrkontingent würde somit Verwirrung in den Preisverhältnissen hervorrufen. Es wird daher Aufgabe der deutschen Wirtschaftspolitik sein, Wege zu finden, die den Belangen der oberschlesischen Industrie entsprechen. Voraussetzung für den Abschluß eines deutsch-polnischen Handelsvertrages ist allerdings, daß ähnlich wie bei dem deutsch-französischen Abkommen zunächst privatwirtschaftliche Vereinbarungen über die Gestaltung der polnischen Eiseneinfuhr zwischen den unmittelbar Beteiligten zustandekommen, die dann als Grundlage für den abzuschließenden Handelsvertrag dienen können.

Dagegen ist der Wettbewerb der westdeutschen Eisenindustrie stärker in Erscheinung getreten. Auch sie hat den Verlust bedeutender, vor allem ausländischer Absatzgebiete zu verzeichnen. Um sich wieder voll entwickeln zu können, hat sie dem inländischen, besonders dem ostdeutschen Absatzmarkte größere Aufmerksamkeit geschenkt. Berlin ist etwa der Schnittpunkt zwischen Oberschlesien und Rheinland-Westfalen. Die billigeren Produktionskosten ermöglichen es aber der westdeutschen Eisenindustrie, selbst auf dem Landwege über Berlin hinaus nach dem Osten des Reiches vorzudringen. Nach den Ostseeprovinzen steht dem Westen außerdem über Rotterdam der kombinierte Fluß- und Seeweg, dessen Frachten weit unter denen des Eisenbahnweges liegen, zur Verfügung. Auch in Niederschlesien ist es dem Ruhrgebiet gelungen, festen Fuß zu fassen.

Während sich der Versand der westdeutschen Eisenindustrie nach diesen Gebieten in der Hauptsache auf Fertigeisen beschränkt, erfährt der Absatz des Roheisens in Ostdeutschland

eine Beschränkung durch die bei Stettin befindlichen Eisenwerke. In Mitteldeutschland wird außerdem der Wettbewerb durch die mitteldeutsche Eisenindustrie verschärft.

Das inländische Absatzgebiet der oberschlesischen Eisenindustrie ist somit ein weites, jedoch ein sehr umstrittenes. Es kommt noch hinzu, daß die Aufnahmefähigkeit der östlichen Provinzen, die zu den am schwächsten besiedelten Gebieten des Reiches zählen, infolge des Fehlens einer umfangreichen weiterverarbeitenden Industrie verhältnismäßig gering ist.

Für den Absatz nach dem Auslande liegen die Verhältnisse infolge der Grenzlage Oberschlesiens an und für sich nicht unvorteilhaft. Von Wichtigkeit ist indessen, daß fast alle Staaten, die für den Export in Frage kommen, über mehr oder weniger bedeutende Eisenhütten verfügen. Aus diesem Grunde ist schon vor dem Kriege der Absatz nach den ost- und südosteuropäischen Ländern, die zudem noch einer protektionistischen Wirtschaftspolitik huldigten, sehr beeinträchtigt worden. Daran hat sich auch heute nichts geändert. Im Gegenteil, die nach dem Kriege neu entstandenen Staaten bezw. die Staaten, denen Industriegebiete zugefallen sind, suchen ihre Industrie in jeder Hinsicht zu fördern. Die Entwicklung geht dahin, die nationalen Eisenhüttenwerke so weit zu bringen, daß sie nicht nur in der Lage sind, den Inlandsbedarf zu decken, sondern auch ihre Erzeugnisse ausführen zu können. Im besonderen trifft dies für Polen, die Tschechoslowakei und Rumänien zu. Als Mittel hierzu dienen hohe Zölle.

Neben einigen Hütten in Kongreß-Polen[1]), die wegen des Mangels an verkokbaren Kohlen und hochwertigen Eisenerzen in ihrer Entwicklung zurückgeblieben sind, besitzt Polen die technisch weit fortgeschrittenen Werke in Ostoberschlesien, durch deren Zuteilung die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenindustrie über den Inlandsbedarf gesteigert worden ist, so daß sie gezwungen ist, einen beträchtlichen Teil der Erzeugung im Auslande unterzubringen. Die polnische Roheisen- und Rohstahlerzeugung betrug, umgerechnet auf den Gebietsumfang von 1922:[2])

	Roheisenerzeugung	davon in Ost-Oberschlesien	Rohstahlerzeugung	davon in Ost-Oberschlesien
	in 1 000 t			
1913	1 055	613	1 619	1 010
1924	336	263	678	526
1925	315	228	783	542
1926	327	268	789	506

---

[1]) Die kongreß-polnischen Eisenwerke sind zum Teil Gründungen deutscher Unternehmungen.
[2]) Statistisches Jahrbuch. 1927. Anh. S. 57/58.

Wegen der Gleichartigkeit der Erzeugung kommt der polnische Markt für die westoberschlesische eisenschaffende Industrie fast garnicht in Betracht. Dagegen bieten sich gute Absatzmöglichkeiten für die Erzeugnisse der weiterverarbeitenden und Fertigindustrie.

Die Eisenindustrie der Tschechoslowakei, die sich hauptsächlich in dem nahe der deutsch-schlesischen Grenze gelegenen Kohlenbezirk von Ostrau-Karwin befindet, arbeitet auf dem Gebiete der Erzversorgung zwar ungefähr unter den gleichen Bedingungen wie die deutsche im Osten, ist aber, was die technische Seite anbelangt, mit der rheinisch-westfälischen und der englischen auf eine Stufe zu stellen. Eine stark entwickelte weiterverarbeitende Industrie, deren Standorte in Prag, Reichenberg, Pilsen und Brünn liegen, sichert einen guten Inlandsabsatz. Die Erzeugung geht aber trotzdem über den Bedarf des Landes hinaus. Über die Entwicklung der Roheisen- und Rohstahlherstellung unterrichtet die nachstehende Zusammenstellung:[1])

	Roheisenerzeugung	Rohstahlerzeugung
	in 1000 t	
1913	1 048	1 237
1924	983	1 337
1925	1 166	1 480
1926	1 350	1 600

Die tschechische Eisenindustrie hat es verstanden, sich in verhältnismäßig kurzer Zeit Geltung auf dem Weltmarkte zu verschaffen. Die Jahre, in denen Oberschlesiens Wirtschaft daniederlag und über das politische Schicksal des Landes Ungewißheit herrschte, benutzte sie dazu, sich auf den Export einzurichten, indem sie dank weitgehender staatlicher Unterstützungen ihre Betriebe der neuzeitlichen Technik anpaßte. Es gelang ihr, ihre Absatzgebiete in Rußland und in den Balkanstaaten zu erweitern. Besonders in den zuletzt genannten Ländern hat sie sich einen großen Abnehmerkreis geschaffen. Selbst in den deutschen Grenzgebieten, Oberschlesien, Niederschlesien, Sachsen und Süddeutschland, ist es ihr gelungen, ihre Erzeugnisse abzusetzen. So wurde die tschechische Eisenindustrie zu einer bedrohlichen Konkurrentin der oberschlesischen, die aus den geschilderten Gründen nicht in dem gleichen Maße eine durchgreifende Modernisierung ihrer Betriebsanlagen vornehmen konnte, wodurch ihre Wettbewerbsfähigkeit stark herabgemindert worden ist.

Der Absatz der deutschoberschlesischen Werke nach Rußland und den baltischen Staaten sowie nach Deutsch-Österreich, Ungarn und den Balkanstaaten wird durch die dazwischenliegenden und durch ihre Länderbahnen frachtlich weit günstiger

[1]) Statistisches Jahrbuch. 1927. Anh. S. 57/58.

gestellten Länder, Polen und die Tschechoslowakei, wesentlich eingeschränkt. Dazu kommt, daß die meisten dieser Länder nicht eine derartige Aufnahmefähigkeit aufzuweisen haben, wie sie im Interesse der oberschlesischen Eisenindustrie wünschenswert wäre. Im Vergleich zu den Vorkriegsverhältnissen bedeutet der große russische Markt nur noch sehr wenig. Auch die Baltenstaaten haben nur einen beschränkten Verbrauch. Dagegen stellen die Donauländer, obwohl sie über eigene Eisenhüttenwerke verfügen, zukunftsreiche Absatzgebiete dar, da ihr Eisenbedarf noch steigerungsfähig ist. Jedoch findet der Absatz des oberschlesischen Eisens in den unteren Donauländern eine Erschwerung durch den scharfen Wettbewerb der westdeutschen, luxemburgischen, französischen, belgischen und englischen Eisenindustrien, die den billigen Seeweg benutzen können.

Auch die Bedingungen des Absatzes nach denjenigen Plätzen des Weltmarktes, die nur auf dem Seewege erreicht werden können, sind nicht günstig, da die der Ausfuhr dienenden Häfen von den oberschlesischen Werken zu weit entfernt liegen. So beträgt die Entfernung nach dem am nächsten gelegenen Hafen, Stettin, über 500 km. Um die Nordseehäfen Hamburg und Bremen, die in erster Linie für den Überseeverkehr in Betracht kommen, zu benutzen, müssen sogar 800 km und mehr erst auf dem Landwege überwunden werden. Der Westen dagegen kann sich neben Hamburg und Bremen noch der Häfen Antwerpen und Rotterdam bedienen, die ihm näher gelegen und außerdem mit ihm durch den leistungsfähigen und billigen Rheinweg verbunden sind. Diese ungleichen Verhältnisse bedingen, daß die oberschlesische Eisenindustrie mit ihren Erzeugnissen nicht erfolgreich als Wettbewerber auf dem Weltmarkte auftreten kann. Nur einige Spezialartikel, wie Röhren usw., können in geringen Mengen in dem im Norden und Nordwesten des Deutschen Reiches angrenzenden Auslande und in den aufnahmefähigen überseeischen Ländern untergebracht werden. Zu nennen sind die baltischen Staaten, Dänemark, Skandinavien, Niederlande, England, Portugal, Südamerika, Indien, China und Japan.

II. Der Eisenabsatz.

Die folgenden Zusammenstellungen geben eine Übersicht über die Größe des Absatzes auf dem Bahn- und dem Wasserwege nach Gebieten geordnet:[1])

---

[1]) Die Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913, Bd. 80, Berlin 1914; die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1921 und 1926, Bde. 325 und 342, Statistik des Deutschen Reiches, 1926 und 1927; Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen in den Jahren 1913, 1924 und 1926, Bde. 274, 322 und 345 der Statistik des Deutschen Reiches. Berlin 1916, 1926 und 1928.

I. Roheisenabsatz

a) Absatz auf dem

	1913[1])	1924	1926
I. Oberschlesien (Lokalverkehr)	132 557	14 027	18 192
II. Übriges Inland			
1. Niederschlesien	25 384	21 795	30 321
2. Land Sachsen	5 103	68 602	18 503
3. Prov. Sachsen, Anhalt, Thüringen	889	6 389	6 174
4. Stadt Berlin	1 332	4 183	4 049
5. Brandenburg	214	8 010	4 607
6. Grenzmark Posen-Westpreußen	166	20	45
7. Ostpreußen	—	433	241
8. Ostpreuß. Häfen	25	520	1 245
9. Pommersche Häfen	105	40	170
10. Pommern	10	134	275
11. Schleswig-Holstein, Mecklenburg	290	48	75
12. Häfen Rostock und Flensburg	48	—	32
13. Elb-, Weser- u. Emshäfen	233	—	1
14. Hannover, Braunschweig, Oldenburg	99	—	47
15. Rheinland-Westfalen	38	1	—
16. Prov. und Land Hessen, Bayrische Pfalz, Baden, Württemberg	7	15	—
17. Bayern	—	20	—
Summe II	33 943	110 210	65 805

[1]) In den Zahlen für das Jahr 1913 ist auch der Absatz der ostoberschlesischen Eisenindustrie enthalten. Man kann jedoch annehmen, daß entsprechend dem damaligen Kräfteverhältnis die westoberschlesische Eisenindustrie an diesem Versand mit 25—30% beteiligt war. Vgl. die Einfuhrkontingente der polnisch-oberschlesischen Eisenindustrie. S. 4 dieser Schrift.

II. Rohstahlabsatz			III. Fertigeisenabsatz		
reinen Bahnwege					
1913	1924	1926	1913	1924	1926
391 713	160 128	277 077	551 726	131 646	230 171
3 103	796	725	258 630	64 196	94 980
2 300	2 617	2 657	78 389	19 874	34 852
233	484	382	12 568	8 242	13 927
6 827	754	502	78 264	24 337	35 561
51	775	772	44 955	9 723	15 843
—	—	—	75 884	1 286	1 406
—	—	49	18 010	2 467	6 550
—	42	155	13 190	2 361	5 277
244	67	203	29 966	10 667	12 783
428	684	—	10 206	702	2 729
—	11	5	4 393	775	787
171	336	418	2 931	2 027	3 017
411	108	131	23 442	11 807	18 246
49	13	588	2 761	1 962	1 842
5 026	763	1 373	6 450	3 192	2 736
47	233	12	2 515	3 807	2 283
951	661	220	10 890	2 991	2 122
19 841	8 344	8 192	673 444	170 416	254 941

I. Roheisenabsatz

	1913	1924	1926
III. Ausland			
1. Freistaat Danzig	—	339	—
2. Polen			
a) Ostoberschlesien	—	14 577	853
b) Westpolen (ehem. deutsche Gebiete)	70	—	—
c) Ostpolen	4 903	89	720
d) Galizien	850	27	85
3. Rußland u. Randstaaten	—	—	—
4. Rumänien	—	—	—
5. Ungarn	4 907	—	2 558
6. Jugoslawien, Bulgarien, Türkei, Griechenland	—	2 686	—
7. Tschechoslowakei	—	207	4 829
8. Österreich	6 445	685	1 711
9. Schweiz, Italien	—	—	—
10. Saargebiet, Frankreich, Belgien, Holland	—	—	—
11. Schweden, Norwegen	—	—	—
12. Dänemark	—	—	—
Summe III	17 175	18 610	10 756
Summe II	33 943	110 210	65 805
Summe I	132 557	14 027	18 192
Gesamtabsatz	183 675	142 847	94 753

b) Absatz auf

	1913	1924	1926
I. Oberschlesien (Lokalverkehr)	—	—	—
II. Übriges Inland			
1. Niederschlesien	—	—	—
2. Brandenburg	756	325	—
3. Prov. Sachsen	—	—	—
4. Pommern	22	—	—
5. Hamburg, Altona, Harburg	—	—	—
Summe II	778	325	—
Summe I	—	—	—
Gesamtabsatz	778	325	—

II. Rohstahl- u. Halbzeugabsatz 1913	1924	1926	III. Fertigeisenabsatz 1913	1924	1926
—	36	—	—	2 652	316
—	1 253	53 578	—	26 294	9 490
200	—	31	53 670	4 003	512
—	—	—	19 751	713	2 719
600	1	—	2 934	1 581	1 433
—	—	—	2 836	—	115
—	—	—	54 716	1 413	2 945
—	—	66	4 437	53	346
—	—	—	3 746	570	31
112	121	4 712	1 512	3 412	2 887
2	498	1 141	15 065	1 016	144
—	520	16	3 900	1 225	398
—	—	—	663	180	128
—	—	—	44	18	222
39	—	—	7 859	993	173
953	2 429	59 544	171 133	44 123	21 859
19 841	8 344	8 129	673 444	170 416	254 941
391 713	160 128	277 077	551 726	131 646	230 171
412 507	170 901	344 813	1 396 303	346 185	506 971
dem Wasserwege					
—	—	—	14	48	2 749
—	—	—	584	125	—
—	—	—	8 623	583	25 732
—	—	—	104	—	—
—	—	—	1 320	13 887	9 326
—	—	—	3 592	1 776	669
—	—	—	14 223	16 371	35 757
—	—	—	14	48	2 749
—	—	—	14 237	16 419	38 506

Von dem Eisenbahnlokalverkehr sind die Verfrachtungen auf der Oder in dem Gebiete der Provinz Oberschlesien in Abzug zu bringen, da diese Mengen bis zu den oberschlesischen Binnenhäfen auf der Eisenbahn befördert werden. Dadurch erfährt der Versand nach dem gesamten Inlande (I und II) keine Veränderung; es tritt nur eine kleine Verschiebung in dem Verhältnis zwischen dem Absatz in dem eigenen Revier und nach dem übrigen Inlande ein. Dagegen wird der Inlandsabsatz zugunsten des Auslandsabsatzes durch einen Teil der Sendungen, die nach den Seehäfen verfrachtet werden, vermindert. Diese Mengen lassen sich indessen nicht genau feststellen, da die Statistik der Güterbewegung eine Trennung zwischen den Sendungen, die einerseits für den Ortsverbrauch und anderseits für die Ausfuhr über See bestimmt sind, nicht vornimmt. Man wird jedoch nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß der Versand nach den ostpreußischen Häfen in der Hauptsache für den Ortsverbrauch bestimmt ist, daß die Verfrachtungen nach den pommerschen Häfen und den Ostseehäfen Rostock und Flensburg zum größten Teil Locosendungen darstellen, und daß die nach den Nordseehäfen versandten oberschlesischen Eisenerzeugnisse vorwiegend seewärts verschifft werden.

Was zunächst den Roheisenabsatz anbelangt, so ist dieser mengenmäßig nicht bedeutend. Der weitaus größte Teil der Gewinnung wird von den oberschlesischen Eisen- und Stahlgießereien sowie den Stahlwerken aufgenommen und weiterverarbeitet. Gegenüber der Vorkriegszeit haben sich die Verhältnisse erheblich gebessert. Im Jahre 1913 wurden nur 5,12% der Erzeugung der gesamten oberschlesischen Hochöfen nach dem Inlande (ausschl. Oberschlesien) und dem Auslande abgesetzt, wogegen im Jahre 1926 33% der Gewinnung der verkleinerten deutsch-oberschlesischen Hochofenindustrie über das eigene Revier hinausgingen. Dieses Ergebnis ist umso beachtenswerter, als der Roheisenabsatz nicht nur relativ, sondern auch absolut gestiegen ist. In der Zeit von 1913—1926 betrug die Steigerung mehr als das Doppelte. Diese erfreuliche Entwicklung ist darauf zurückzuführen, daß der Absatz im Inlande vergrößert werden konnte. Der Mehrversand ging nach den Provinzen Niederschlesien und Brandenburg, nach Mitteldeutschland und vor allem nach dem Freistaat Sachsen. Der prozentuale Anteil an der Versorgung mit Roheisen von seiten der oberschlesischen Eisenindustrie betrug:[1])

	1913	1924	1926
in	%	%	%
Ostpreußen	—	1,7	16,8
Ostpreußische Häfen	30,5	17,3	32,8

[1]) Berechnet nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913, Bd. 80, Berlin 1914 und der Statistik des deutschen Reiches, Bde. 325 und 342. Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1924 und 1926. Berlin 1926 und 1927.

in	1913	1924	1926
	%	%	%
Pommern	0,1	0,8	2
Pommersche Häfen	12,7	1,1	5,2
Grenzmark Posen-Westpreußen	4,6	3,2	14,5
Stadt Berlin	2	7,4	9,1
Brandenburg	0,6	19,8	13,5
Land Sachsen	1,3	24,9	7
Niederschlesien	27,2	41,9	50,4

Die Rohstahl- und Halbzeugproduktion wird ebenfalls zum überwiegenden Teil von den oberschlesischen Werken verbraucht. Im Jahre 1926 betrug der Absatz über das eigene Revier hinaus nur 13,2%. Hierbei ist aber zu beachten, daß ein großer Teil der nach Polnisch-Oberschlesien versandten Mengen (67 673 t) nicht als Ausfuhr im eigentlichen Sinne anzusehen ist. Dieser ging vielmehr nur im Veredlungsverkehr nach dorthin und kam als Fertigeisen (Schienen, Stab-, Band- und Formeisen) wieder zurück.

Der Fertigeisenabsatz ist der Menge nach erheblich größer. Trotzdem die Versandmengen nach 1924 eine steigende Tendenz aufweisen, sind die Absatzverhältnisse im ganzen nicht als günstig zu bezeichnen. Der westoberschlesischen Eisenindustrie ist es nur zum geringen Teil gelungen, den früheren Absatz der polnisch gewordenen Werke zu übernehmen. Den überwiegenden Teil haben die west- und mitteldeutschen Eisenwerke an sich gerissen, was deutlich in dem Rückgang des prozentualen Anteils Oberschlesiens an der Bedarfsdeckung in den einzelnen Absatzzonen zum Ausdruck kommt. Von dem verbrauchten Fertigeisen stammten aus Oberschlesien[1]

in	1913	1924	1926
	%	%	%
Ostpreußen	10	2,1	4,8
Ostpreußische Häfen	25,1	3,3	7,5
Pommern	8,1	0,9	1,4
Pommersche Häfen	25,4	9,8	6,7
Grenzmark Posen-Westpreußen	30,7	2,2	2,6
Stadt Berlin	9,5	3,4	3,7
Brandenburg	11	2,2	2,7
Land Sachsen	11,5	2,6	3,2
Niederschlesien	48	11,1	15,8

Der Auslandsabsatz, der im Jahre 1926 nur 4,3% betrug, beschränkt sich auf einige wenige Spezialerzeugnisse. Als Empfangsländer kommen Polen, die Tschechoslowakei, Deutsch-Österreich, die Balkanstaaten, die skandinavischen Länder, Indien, Ostasien und Südamerika in Betracht.

III. Die Kartelle.

Einen wesentlichen Einfluß auf die Absatzverhältnisse üben die Kartelle aus. In der Kriegs- und Nachkriegszeit fielen die

[1]) vergl. Anmerkung S. 48.

Verkaufsverbände der Eisenindustrie nahezu restlos auseinander. Von den großen Verbänden entging lediglich der Roheisenverband Essen, der sich sogar kraftvoll weiter entwickelte, diesem Schicksal. Diesem gehören die oberschlesischen Werke über das Ostdeutsche Roheisensyndikat in Beuthen O/S. an.

Der Verfall der Verbände wurde in erster Linie dadurch verursacht, daß der deutschen Eisenindustrie die großen Werke in Lothringen, Luxemburg und Oberschlesien verloren gingen und die Werke im Saargebiet wirtschaftlich vom Mutterlande getrennt wurden. Aber auch die Industrie stand in dieser Zeit einer Syndizierung ablehnend gegenüber. Hinter der Macht der großen vertikalen Konzerne trat die Bedeutung der Kartelle zurück. Erst mit der Stabilisierung der deutschen Währung, als sich wieder Wirklichkeitsverhältnisse zeigten, ergab sich die Notwendigkeit, dem schrankenlosen Wettbewerb der Werke untereinander durch Neuerrichtung der früheren Verbände entgegenzutreten.

Im November 1924 wurde die Rohstahlgemeinschaft gegründet. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, die Rohstahlgewinnung den tatsächlichen Bedürfnissen des Marktes anzupassen, um zu verhindern, daß durch große Erzeugungsüberschüsse der Markt ungünstig beeinflußt wird. Mit Preisvereinbarungen oder dem gemeinsamen Verkauf befaßt sie sich jedoch nicht. Sie ist ein Produktionskartell. Für jedes Werk sind Erzeugungsquoten festgesetzt. Werden diese überschritten, dann ist für jede Tonne Mehrerzeugung 25 RM. in die gemeinschaftliche Kasse zu zahlen, die in einem bestimmten Verhältnis an diejenigen Mitglieder zur Verteilung gelangen, die ihr Kontingent nicht erreicht haben. Durch die starke Selbstbesteuerung soll einer Überproduktion ein Ziel gesetzt werden.

Die Rohstahlgemeinschaft schuf die Grundlage für die Bildung der Einzelverbände. In kurzer Aufeinanderfolge wurden die Verbände für Halbzeug, Formeisen, Eisenbahnoberbaumaterial, Stabeisen, Bandeisen, Röhren, Bleche und Draht ins Leben gerufen. Im Gegensatz zu der Rohstahlgemeinschaft sind nicht nur Vereinbarungen über die Höhe der Erzeugung getroffen, sondern die Verbände setzen auch die Preise fest und übernehmen die Verteilung der Produktion, indem sie sich eigener Verkaufsstellen bedienen. Die Produkte sind kontingentiert und syndiziert. Den sogenannten Werkhandelsfirmen ist allerdings das Recht zugestanden worden, mit den Werken direkt in Verkehr zu treten. Die Abrechnung erfolgt aber in jedem Falle durch die in Frage kommenden Verbände. Über die Jahresbeteiligung der oberschlesischen Eisenindustrie an den einzelnen Verbänden unterrichtet die nachstehende Übersicht:[1])

---

[1]) Akten des Oberschlesischen Berg- u. Hüttenmännischen Vereins in Gleiwitz.

Jahresbeteiligung der westoberschlesischen Eisenindustrie nach dem Stande vom 1. Januar 1928

	in t	in %	
1. Roheisenverband G. m. b. H. vom 1. 1. 1927[1])	102 600	5,22	(Versandbeteiligung)
(Mitgliedschaft durch das Ostdeutsche Roheisensyndikat in Beuthen O/S)	25 300	3,94	(Verbrauchsbeteiligung)
2. Rohstahlgemeinschaft[2]) vom 1. 11. 1924	597 900	3,7122	(Versandbeteiligung)
3. Stabeisenverband vom 22. 9. 1925	180 600	4,3424	
4. Bandeisenvereinigung vom 7. 8. 1925	43 000	3,8358	
5. A — Produktenverband vom 15. 6. 1925			
a) Halbzeug	44 800	4,9298	
b) Eisenbahnoberbaumaterial	12 000	0,5257	
c) Formeisen	36 000	2,9853	
6. Grobblechverband vom 26. 7. 1925	54 800	3,251	
7. Stahlgemeinschaft vom 6. 2. 1925			
a) Radsatzgemeinschaft	—	5,5	Anteile
b) Radreifengemeinschaft	—	10,3	Anteile von insgesamt 113,3 Anteilen
c) Gemeinschaft für leichte Radreifen	—	3,94	Anteile von insgesamt 102,06 Anteilen
8. Auslandsradreifengemeinschaft vom 18. 12. 1926	—	5,0	
9. Deutscher Lokomotivradsatzverband vom 1. 1. 1926	—	7,0	
10. Röhrenverband vom 15. 3. 1926	—	3,17	Anteile
11. Gußrohrverband von 1902			
Gruppe 1	—	8,74	Anteile
Gruppe 2	—	8,071	Anteile
12. Schweißrohrverband vom 1. 3. 1926	—	5,75	
13. Stahlflaschenverband vom 15. 5. 1927	—	9,15	Anteile

---

[1]) Vor dem Kriege betrug die Beteiligung der gesamten oberschlesischen Eisenindustrie bzw. des Ostdeutschen Roheisensyndikates in Beuthen O/S. nur 100 000 t. Klotzbach. Der Roheisenverband. 1926. S. 199.

[2]) Die Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke A. G. in Gleiwitz hat ein Wiederaufbaurecht bis 700 000 t. An der obengenannten Zahl ist sie mit 412 000 t (2,663%) beteiligt.

14. Drahtverband vom 1. 1. 1926	58 306	6,06	Anteile
15. Walzdrahtverband vom 13. 6. 1925			
Gruppe A	7 000	0,455	Walzdrahtabsatz
Gruppe B	74 000	4,802	Walzdrahtverfeinerung
16. Nietenverband vom 1. 2. 1926	1 160	0,955	
17. Stiefeleisenverband vom 14. 5. 1926	645	28,44	
18. Handelskettenverband vom 1. 2. 1928	—	20	Anteile
19. Tacksverband vom 1. 4. 1928	396	22	Anteile
20. Verkaufsstelle deutscher Holzschraubenfabriken vom 1. 4. 1924	—	5,04	Anteile
21. Preßteilgemeinschaft vom 26. 3. 1925	—	10	Anteile
22. Waggonbeschlagteilverband vom 1. 7. 1926			
a) Dreieckswellen	—	3,867	Anteile
b) Kuppelungen	—	1,870	Anteile

Von besonderer Bedeutung für die Zukunft der oberschlesischen Eisenindustrie ist schließlich noch die Frage der internationalen Eisenverständigung. Am 1. Oktober 1926 wurde die Internationale Rohstahlgemeinschaft, der die wichtigsten europäischen Produktionsländer angehören, gegründet. Der Aufbau erfolgte nach dem Muster der Deutschen Rohstahlgemeinschaft. Wie diese bezweckt das kontinentale Rohstahlkartell die Anpassung der Erzeugung an den Bedarf.

Außerdem bestehen noch internationale Vereinbarungen über den gemeinsamen Absatz von Röhren, Schienen und Erzeugnissen der Drahtverfeinerungsindustrie. Verhandlungen über die Bildung weiterer internationaler Verbände befinden sich noch im Anfangsstadium. Da die deutsch-oberschlesische Eisenindustrie auf Grund ihrer Zugehörigkeit zu den deutschen Verbänden an den internationalen Vereinbarungen teilnimmt, ist zu erwarten, daß sie aus dem gemeinsamen Vorgehen Vorteile zieht und daß sich dadurch ihre wirtschaftliche Lage in der Zukunft günstiger gestaltet.

5. Abschnitt.

Die Verkehrsverhältnisse.

Die Ausführungen über die Produktionsbedingungen und die Absatzverhältnisse haben gezeigt, daß sowohl die Rohstoffe als auch die Erzeugnisse der oberschlesischen Eisenindustrie weite Entfernungen zurückzulegen haben, ehe sie an die Verarbeitungsstätten bzw. an die Verbrauchsorte gelangen. Dies bedingt

naturgemäß einen hohen Aufwand an Transportkosten. Diese üben wiederum auf die Preisbildung der Produkte einen nicht zu unterschätzenden Einfluß aus und sind somit von ausschlaggebender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit. Daher müssen der Wirtschaft sichere, ausreichende und möglichst billige Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Als solche sind besonders die Eisenbahnen und die Wasserstraßen zu nennen.

I. Das Eisenbahnwesen.

1. Allgemeines.

Von den Auswirkungen des Genfer Diktates ist auch das Verkehrswesen schwer betroffen worden. Durch die neue Grenzziehung sind nicht weniger als 16 Haupt- und Nebenstrecken sowie 9 Linien der Schmalspurbahn des engeren Reviers auseinandergerissen worden. Bisherige Durchgangsbahnhöfe, wie Beuthen und Hindenburg, wurden zu Grenzbahnhöfen, andere wieder erhielten einen stärkeren Verkehr, so Gleiwitz.

Um dem Verkehr gewachsen zu sein, ergab sich sowohl auf deutscher wie auf polnischer Seite die Notwendigkeit zum Bau neuer Bahnhöfe und Schienenwege. Während die polnische Eisenbahnverwaltung bald daran ging, ihr Schienennetz durch Umgehungsbahnen zu vereinheitlichen, verzögerte die Deutsche Reichsbahngesellschaft immer wieder die Inangriffnahme der geplanten Projekte. Erst im Jahre 1925 ist mit dem Bahnbau Mikultschütz-Brynnek begonnen worden. Mit der Eröffnung dieser Linie, die im Herbst dieses Jahres erfolgen wird, wird sich der Verkehr des Industriegebietes mit den nördlichen Teilen Oberschlesiens und einem Teile Niederschlesiens wieder auf rein deutschen Strecken bewegen können. Gegenüber dem Bau der Strecken Beuthen-Hindenburg und Gleiwitz-Ratibor verhält sich die Reichsbahngesellschaft dagegen ablehnend. Sie behauptet, daß diese Eisenbahnwege nicht ertragreich sein würden. Gerade die Strecke Gleiwitz-Ratibor, die eine erhebliche Verkürzung des Weges nach Oderberg bringen würde, wäre geeignet, einen Teil der früheren Absatzgebiete in den Nachfolgestaaten der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie und einem Teile der Balkanstaaten wiederzugewinnen. Solange der Bau aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, ist zu fordern, daß der Frachtberechnung für sämtliche Montanerzeugnisse nach Oderberg die Entfernung des kürzeren Weges über Knurow-Loslau, einer jetzt polnischen Strecke, zugrunde gelegt wird, in tarifarischer Hinsicht übrigens ein Zustand, wie er vor dem Kriege bereits bestanden hat und seit dem 1. Januar 1927 lediglich für die Frachtberechnung von Steinkohlen, Koks und Briketts wieder besteht. Der weitere Ausbau des oberschlesischen Eisenbahnnetzes wird sich nicht umgehen lassen, zumal die bisher durchgeführten und noch vorgesehenen Erweiterungen dem wachsenden Verkehr nicht mehr genügen werden.

2. Die Eisenbahntarifpolitik.

a) Die Veränderungen der Tarifpolitik im allgemeinen.

Mit der Übernahme der einzelstaatlichen Eisenbahnen durch das Reich, die am 1. April 1920 auf Grund des Artikels 89 der Reichsverfassung erfolgte, fand eine grundlegende Änderung der Tarifgebarung statt.

Nach Schaffung der Deutschen Reichsbahn ist die Zahl der Wagenladungsklassen um 2 erhöht worden. Die Reform vom 1. August 1927 brachte nochmals durch Einführung einer neuen Klasse eine weitere Ausgestaltung des Normal-Gütertarifes, so daß dieser gegenwärtig 7 Wagenladungsklassen, Kl. A (früher B), Kl. B (neu), Kl. C (Spezialtarif I), Kl. D (Spez. T. II), Kl. D 1 (seit 1927 neu), Kl. E (Spez. T. III) und Kl. F (neu), umfaßt.[1] Innerhalb der einzelnen Klassen werden wiederum eine Hauptklasse (15-t-Sendungen) und 2 Nebenklassen (10-t- und 5-t-Sendungen) mit erhöhten Frachtsätzen unterschieden. Die Vermehrung der Güterklassen hatte zur Folge, daß auch eine Neueinteilung der Güter vorgenommen werden mußte. Hochwertige Waren werden infolge Versetzung in höhere Tarifklassen stärker belastet, minderwertige Güter dagegen werden nach Möglichkeit geschont.

Die Tarifbemessung wurde ebenfalls auf eine neue Grundlage gestellt. Am 1. Dezember 1920 trat an die Stelle des bis dahin geltenden Kilometer- oder Entfernungstarifes der Staffeltarif.

Die Gütertarife setzen sich aus der Abfertigungsgebühr und dem Streckensatz zusammen. Die Abfertigungsgebühr soll die verschiedenartigsten Leistungen der Eisenbahn auf den Versand- und Empfangsstationen abgelten. Der Streckensatz stellt die Entschädigung für die eigentlichen Beförderungskosten während der Fahrt von der Versand- bis zur Bestimmungsstation dar.

In der Vorkriegszeit war nun die Abfertigungsgebühr in beschränktem Maße nach dem Grade der Entfernung derart gestaffelt, daß sie für die Nahentfernungen zunächst sehr niedrig gehalten wurde, die volle Höhe bei 101 km erreichte und von da ab unverändert beibehalten wurde. Der Streckensatz wurde dagegen mit wenigen Ausnahmen ohne Rücksicht auf die mit zunehmender Entfernung fallenden Selbstkosten der Eisenbahn in der Weise berechnet, daß der für jede Tarifklasse vorgesehene Satz für 1 km und 1000 kg (Tonnenkilometer) mit der Zahl der Tarifkilometer vervielfältigt wurde. Das Gesamtergebnis war somit, daß die Nahentfernungen bis 100 km ohne Rücksicht auf die Selbstkosten der Eisenbahn geschont wurden, und zwar auf Kosten der weiten Entfernungen. Der Vorkriegstarif stellte demnach keine geeignete Grundlage für die Bemessung der Höhe der Frachten dar.

---

[1]) Am 1. April 1928 erhielt die Klasse D 1 die Bezeichnung E, die Klasse E die Bezeichnung F und die Klasse F die Bezeichnung G.

Beim Staffeltarif waren die Abfertigungsgebühren zunächst nicht gestaffelt. Erst die Reform von 1927 führte wieder eine Staffelung in den Wagenladungsklassen A bis E bei Entfernungen bis zu 100 km ein. Die Streckensätze dagegen nehmen mit zunehmender Entfernung für das tkm ab. Sie sind also entsprechend den Selbstkosten der Reichsbahn gestaffelt und kommen im allgemeinen dem Leistungsprinzip nahe. Die Staffelung wird in der Weise vorgenommen, daß für jede weitere 100 km fünf Punkte abgesetzt werden, so daß hiernach beispielsweise bei einer Strecke von 500 km nur 400 km in Anrechnung kommen (Vertikalstaffel). Man kann die Wirkung dieser Staffel auch dahin kennzeichnen, daß die tatsächlich vorhandenen Entfernungen wesentlich gekürzt werden, daß also z. B. die Entfernung von 500 km auf 400 km zurückgesetzt wird. Die folgende Zusammenstellung veranschaulicht am besten die Wirkung der vertikalen Staffelung:

Durch die vertikale Staffel

werden die Streckenfrachten ermäßigt: bei	auf	werden die Beförderungsstrecken verkürzt: von	auf
100 km	100 %	100 km	100 km
200 „	95 „	200 „	190 „
300 „	90 „	300 „	270 „
400 „	85 „	400 „	340 „
500 „	80 „	500 „	400 „
600 „	75 „	600 „	450 „
700 „	70 „	700 „	490 „
800 „	65 „	800 „	520 „
900 „	60 „	900 „	540 „
1 000 „	55 „	1 000 „	550 „
1 500 „	40 „	1 500 „	600 „

Es liegt auf der Hand, daß der Staffeltarif zu einer erheblichen Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse geführt hat. Der Verkehr auf weite Entfernungen ist erleichtert worden, was den weit abgelegenen und wirtschaftlich aufeinander angewiesenen Gebieten zugute gekommen ist. Auch Oberschlesien ist durch die Einführung des Staffeltarifes dem großen deutschen Verkehrsnetze näher gebracht worden. Anderseits hat aber der Staffeltarif zur Folge gehabt, daß die Frachten für kurze Transportwege verhältnismäßig hoch sind. Ferner kann auch das Ausland von seinen Vorteilen Gebrauch machen. Überdies hat die Reichsbahngesellschaft in den Durchfuhrtarifen, die zu reinen Kampftarifen gegenüber den ausländischen Bahnen geworden sind, nicht die normalen Sätze, sondern weit niedrigere Sätze zur Verfügung gestellt. Wohl können die deutschen Erzeugnisse auch von den ausländischen Normaltarifen Gebrauch machen, das Ausland gewährt aber vielfach für die nicht inländischen Erzeugnisse nur die Normaltarife, während es seine eigenen Erzeugnisse durch weitgehende Tariferleichterungen begünstigt. Hieraus erklären sich die Angriffe, die der Reichs-

bahn wegen ihrer Politik hinsichtlich der Durchgangstarife gemacht worden sind. Tatsächlich haben sie in vielen Fällen die deutsche Wirtschaft benachteiligt, bis die Reichsbahn der deutschen Erzeugung die gleichen Sätze zur Verfügung stellte. Die Abschaffung der Durchfuhrtarife könnte aber die ausländische Konkurrenz von dem Weltmarkte nicht fernhalten, da die Transporte auf billigere ausländische Bahnen abwandern würden. Die Reichsbahn muß daher bestrebt sein, ihre Interessensphäre auch auf die Nachbarstaaten, namentlich auf die vom direkten Zugange zum Meere abgeschnittenen Länder auszudehnen und hier den Wettbewerb mit anderen Bahnen aufzunehmen. Die entsprechenden Maßnahmen dürfen jedoch keinesfalls zum Schaden der deutschen Industrie werden. Oberster Grundsatz der Tarifpolitik muß sein, in erster Linie die eigene Industrie zu fördern. Dies läßt sich leicht durch Gewährung von Ausnahmetarifen, die nur für das Inland Geltung haben, erreichen.

Eingehende Erörterungen über den Staffeltarif haben jedenfalls ergeben, daß der überwiegende Teil der Wirtschaftskreise an seiner Aufrechterhaltung interessiert ist. Seine Beseitigung würde mehr Schaden als Nutzen bringen.

Was nun die Höhe der Tarife anbelangt, so ergab sich im Jahre 1923, daß die Frachtsätze, die inzwischen in Goldmark berechnet wurden, um mehr als 100% über denjenigen der Vorkriegszeit lagen. Diese Belastung erwies sich für die deutsche Wirtschaft als untragbar. Die immer dringlicher werdenden Forderungen aller Wirtschaftskreise auf Ermäßigung der Güterfrachten hatten schließlich den Erfolg, daß die Frachtsätze im Januar 1924 um 8%, im März 1924 um 10% und im September 1924 um weitere 10% ermäßigt wurden. Die letzte Herabsetzung erfolgte am 1. August 1927. Eine allgemeine Ermäßigung wurde bei den Wagenladungsklassen A bis D vorgenommen, und zwar bei A um 5%, bei B und C 7% und bei D um 2%. Außerdem wurden neben der bereits erwähnten Ermäßigung der Nahfrachten (durch Staffelung der Abfertigungsgebühren) die Frachten für die 10-t-Sendungen der gleichen Klassen gesenkt.

b) Die Frachtverhältnisse der westoberschlesischen Eisenindustrie.

Die Ausnahmetarife, die der oberschlesischen Eisenindustrie vor dem Kriege zur Verfügung standen, sind mit wenigen Ausnahmen in den Jahren während und nach dem Kriege außer Kraft gesetzt worden.[1]) Anlaß zu dieser Maßnahme waren einerseits verkehrs- und finanzpolitische Erwägungen, anderseits die Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles, der den alliierten und assoziierten Mächten auch auf dem Gebiete

[1]) Vor dem Kriege standen der oberschlesischen Eisenindustrie 6 Ausnahmetarife für Erze, 6 Ausnahmetarife für Roheisen, Rohstahl und Halbzeug und 23 Ausnahmetarife für Halb- und Fertigfabrikate zur Verfügung.

des Verkehrswesens die Meistbegünstigung einräumte. In der Inflationszeit spielte die Frachtbelastung keine ausschlaggebende Rolle. Erst mit Beginn der Währungsstabilisierung machte sich infolge der hohen Frachten des Normalgütertarifes das Fehlen der Ausnahmetarife außerordentlich bemerkbar. Zur gleichen Zeit schied die Reichsbahn aus dem Reichshaushalt aus. Einige Monate darauf, am 30. August 1924, erging in Ausführung des Dawes-Gutachtens das Reichsbahngesetz, auf Grund dessen die Reichsbahn in die „Deutsche Reichsbahngesellschaft" umgestaltet worden ist. Seit dieser Zeit ist sie auf sich selbst gestellt. Außerdem hat sie einen großen Teil der Reparationslasten zu tragen. Zugunsten der Reparationskommission ist die Deutsche Reichsbahngesellschaft mit 11 Milliorden RM. belastet, die während einer Dauer von 40 Jahren mit 5% zu verzinsen und mit 1% zu tilgen sind, wozu jährlich 660 Millionen RM. aufgewandt werden müssen. Dazu tritt noch die im Jahre 1917 eingeführte 7%ige Verkehrssteuer des Reiches in Höhe von 290 Millionen RM. Durch diese ungeheuren Belastungen sind der Reichsbahngesellschaft bezüglich der Tarifgebarung enge Schranken gezogen. In erster Linie muß sie darauf bedacht sein, die sich aus dem Dawes-Gutachten ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen, um die Eisenbahnen dem Deutschen Reich und der deutschen Wirtschaft zu erhalten und um zu verhindern, daß sie unter fremden Einfluß geraten.

α) Die Frachtgestaltung für Erze und andere Rohstoffe.

Für den Bezug von Erzen, Schlacken, Abbränden usw. ist zunächst der Ausnahmetarif 7 zu nennen. Er ist im Jahre 1901 eingeführt worden und gehört zu den wenigen Tarifen, die in der Kriegs- und Nachkriegszeit nicht der Aufhebung verfielen. Der Tarif gilt ganz allgemein für sämtliche Industriereviere und soweit, als für einzelne Verkehrsbeziehungen nicht besondere Ausnahmetarife zur Verfügung stehen. Entsprechend der allgemeinen Teuerung sind seine Frachtsätze erhöht worden. Gegenwärtig stellt sich die Abfertigungsgebühr für alle Entfernungen auf 9 Pfg. für 100 kg, die Streckensätze betragen

bei	für das tkm	
1—100 km	2,6 Pfg.	
101—200 „	2,1 „	(Anstoß)
201—914 „	1,4 „	(„)
über 915 „	0,3 „	(„)

In der nachstehenden Übersicht sind die heute gültigen Tarifsätze den Vorkriegssätzen gegenübergestellt:

Frachtsätze für 10 t in Mark

km	Frachtsatz 1913	Frachtsatz v. 18. 9. 1924	1913=100
50	16	23	143,75
100	25	35	140
500	70	98	140
1 000	120	159	132,50

Am 20. März 1923 ist der Ausnahmetarif 7b (früher 7g) für den Bezug von Eisen- und Manganerzen aus dem Sieg-, Lahn- und Dillgebiet eingeführt worden. Die Versandstationen dieses Erzversorgungsgebietes sind in zwei Gruppen, Gruppe I: Siegerland, Gruppe II: Lahn- und Dillgebiet, eingeteilt, für die einheitliche Frachtsätze nach den oberschlesischen Hochofenstationen vorgesehen sind. Die Ausnutzung dieses Tarifes scheiterte neben den zu hohen Erzpreisen an den ungünstigen Versandbestimmungen. Seine Anwendung war an die Bedingung geknüpft, daß die Erze in geschlossenen Zügen abgefertigt und daß im Jahre mindestens 150 000 t abgenommen werden. Bei dem jetzigen geringen Erzbedarf konnten die deutschoberschlesischen Hochofenwerke auf diese Bindungen nicht eingehen. Dies sah auch die Reichsbahn ein. Sie verzichtete schließlich auf die Abnahme einer Mindestmenge, ging aber von der Bedingung der geschlossenen Fernzüge (900 t) nicht ab. Dann aber ist die Höhe der Frachtsätze viel zu hoch gegriffen. Gegenwärtig stellen sie sich bei einer durchschnittlichen Entfernung von 900 km auf 125,— bezw. 121,— RM. für 10 t, während sie im Jahre 1913 nur 90,— bezw. 87,— RM. betrugen. Dies kommt einer Steigerung von rund 39% gleich. Dagegen weist der Ausnahmetarif 7a, der der westdeutschen Eisenindustrie für den Bezug von Erzen aus dem Sieg-, Lahn- und Dillgebiet zur Verfügung steht, bei einer Entfernung von 200 km eine Steigerung von 22% und bei einer Entfernung von 400 km sogar eine solche von nur 7% auf.[1]) Die Benachteiligung Oberschlesiens ist offenbar.

Infolge der hohen Frachten sind die Erze aus diesen Gebieten unter Berücksichtigung ihres Metallgehaltes teurer als die ausländischen. Im Interesse der deutschen Handelsbilanz und auch des notleidenden Erzbergbaues wäre es angebracht, wenn sich die Reichsbahngesellschaft dazu verstehen würde, eine erhebliche Senkung der Frachtsätze vorzunehmen.

Nach jahrelangen Bemühungen gelang es, die Einführung des Ausnahmetarifes 7c (früher 7h) für überseeische Eisenerze, Manganerze, Schlacken usw. ab Stettin durchzusetzen. Dieser Tarif trat mit Gültigkeit vom 25. Mai 1925 in Kraft, und zwar mit der Maßgabe, daß gleichzeitig eine Menge von mindestens 200 t aufgeliefert oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt wird. Die Ermäßigung gegenüber dem allgemeinen Ausnahmetarif 7 betrug anfangs 16%. Sie brachte gewisse Erleichterungen, war jedoch so gering, daß der bis dahin ausschließlich benutzte Wasserbahnweg sich immer noch billiger stellte als der reine Bahnweg. In dem ersten Jahre seines Bestehens ist infolgedessen von ihm nur wenig Gebrauch gemacht worden. Als dann die deutsch-oberschlesischen Hochofenwerke dazu übergingen, den polnischen Weg über Danzig für ihre überseeischen Erzbezüge zu benutzen, sah sich die Reichsbahngesellschaft

[1]) Stahl und Eisen. 1925. S. 1351.

veranlaßt, am 1. Juni 1926 eine Senkung der Frachtsätze eintreten zu lassen. Auf Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums ist im Interesse der Oderschiffahrt der Ausnahmetarif gleichzeitig auch auf die Oderumschlagsstellen Oppeln und Cosel ausgedehnt worden. Er sah eine Herabsetzung der bisherigen Frachten nach Deutsch-Oberschlesien von Stettin um 1,50 RM. (gegenüber dem A. T. 7 31%, weniger), von Cosel-Hafen um 0,80 RM. (33 1/3 %) und von Oppeln um 1,— RM. (33 1/3 %) vor. Außerdem sind die Umschlagsgebühren in Cosel-Hafen um 0,20 RM./t herabgesetzt worden. Trotzdem stellte sich der Erzbezug über Danzig nach Westoberschlesien immer noch wesentlich billiger als über Stettin. Erst durch die am 1. Dezember 1926 eingetretene Erhöhung des polnischen Frachttarifes änderte sich dieser Zustand, der jedoch nur vorübergehender Natur war. Am 6. Januar 1927 ermäßigte die Reichsbahn nochmals die Fracht für den reinen Bahnweg ab Stettin, während die Ablauffrachten von den oberschlesischen Umschlagshäfen unverändert blieben. Eine weitere Ermäßigung ist am 1. Januar 1928 eingetreten: Nunmehr betragen die Ermäßigungen gegenüber dem Ausnahmetarif 7 ab Stettin 37%, ab Cosel-Hafen 36% und ab Oppeln-Hafen 35,5%.

Hiernach ergibt sich z. B. für die Hochofenstation Bobrek folgende Frachtentwicklung:

Frachtsätze für 100 kg in Pfg.

von	Frachtsatz 1913	Frachtsatz 1. 1. 1928	1913=100
Stettin	57	63	110,53
Cosel-Hafen	12	16	133,33
Oppeln-Hafen	14	20	142,86

Diesen Tarif, dessen Geltungsdauer befristet ist, hat die Reichsbahngesellschaft nur unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, daß der gesamte Bedarf an überseeischen Erzen über Stettin statt über Danzig bezogen wird. Außerdem müssen mindestens 70 000 t auf dem reinen Bahnweg verfrachtet werden.

Bei der Beurteilung des Tarifes muß man sich darüber klar sein, daß dieser ein ausgesprochener Kampftarif ist. Von einer Begünstigung der oberschlesischen Eisenindustrie kann deshalb keine Rede sein, da ihr der polnische Bahnweg die gleichen Vorteile gewährt. Wenn die Reichsbahn sich den Transport der überseeischen Erze sichern will, muß sie darauf bedacht sein, daß ihre Frachtsätze unter denen der polnischen Staatsbahn liegen.

Am 7. Juni 1926 ist mit Wirkung vom 14. Juni 1926 der Ausnahmetarif 7 f (früher 7 b) für Schmiedeberger Erze von der Station Dittersbach (städt.) nach den Stationen Beuthen O/S, Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz und Ludwigsglück in Kraft getreten. Die anfangs 18% betragende Ermäßigung gegenüber dem Ausnahmetarif 7 ist am 25. Dezember 1926 auf 24% erhöht worden. Der Frachtsatz stellt sich z. B. nach der Station Gleiwitz auf 4,90 RM. p. t gegenüber 4,30 Mk. p. t

im Jahre 1913. Mithin beträgt die Steigerung 14%. Dieser Tarif ist lediglich zur Stützung des Schmiedeberger Erzbergbaues erstellt worden.

Mit Gültigkeit vom 18. Juli 1927 gelangte der Ausnahmetarif 7 k (früher 7 d) für Eisen- und Manganerze zur Einführung. Der Tarif brachte eine Herabsetzung der Frachten um 20% im Vergleich zu den Sätzen des sonst geltenden Ausnahmetarifs 7. Er galt nur bis zum 31. Dezember 1927 für 10 000 t Erze von den Stationen Elbingrode (Harz), Lichtenfels (Bayern) und Pegnitz (Bayern) nach deutschoberschlesischen Hüttenstationen.

Für den Bezug von Sinterdolomit besteht im Verkehr von Ober-Kauffung a. d. Katzbach nach oberschlesischen Hüttenstationen der Ausnahmetarif 51. Der Frachtberechnung, die sonst nach den Sätzen der Normalklasse E erfolgt, sind die der Normalklasse F zugrunde gelegt.

Ferner ist der Ausnahmetarif 137 für überseeischen Eisen- und Stahlschrott aus außerdeutschen Ländern zu nennen. Er ist am 29. November 1926 eingeführt worden und gilt nur bei Auflieferung einer jährlichen Mindestmenge. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf bestimmte Versand- und Empfangsstationen. Als Versandstationen sind Lübeck, Stettin, Warnemünde und Saßnitz-Hafen, als Empfangsstationen Bobrek, Gleiwitz, Beuthen O/S (Grenze), Borsigwerk (Grenze) und Poremba (Grenze) aufgeführt. Gegenüber der Klasse E des Normaltarifes, nach der Schrott im allgemeinen tarifiert, betragen die Ermäßigungen ab Stettin 35,5%, ab Saßnitz-Hafen und Warnemünde 25,5% und ab Lübeck 23%.

Schließlich ist noch der Ausnahmetarif 6 d für Koks und Kokskohlen vom Waldenburger Revier nach oberschlesischen Kokereien zu erwähnen. Die Frachtsätze liegen 20 bis 30% unter denen des allgemeinen Kohlenausnahmetarifes 6.

β) Die Frachtgestaltung für Eisen und Stahl.

Nach der Aufhebung der einzelnen Ausnahmetarife erfolgte zunächst die Berechnung der Frachten für Fertigfabrikate[1]) nach dem Spezialtarif I, für Halbfabrikate[2]) nach dem Spezialtarif II und für Roheisen, Rohstahl und Halbzeug nach dem Spezialtarif III. Bei der Neuordnung des Gütertarifsystems sind die Güter des früheren Spezialtarifes I in die Klassen A, B und C, hauptsächlich in die beiden letzteren eingereiht worden, die des Spezialtarifes II sind zum kleineren Teil in die Klassen B und C, zum überwiegenden Teil in die Klasse D gekommen, während Roheisen, Rohstahl und Halbzeug in die Normalklasse E eingeordnet worden sind.

Obwohl Oberschlesien aus dem Staffeltarif nicht unbeträchtliche Vorteile zieht, ist es durch die starke Verteuerung der allgemeinen Tarife wegen seiner ungünstigen Lage zu den Absatzmärkten schwer betroffen worden. Erst die seit 1924 vorgenommenen Ermäßigungen brachten eine merkliche Erleichterung. Aus der

[1]) u. [2]) Halb- und Fertigfabrikate im Sinne dieser Tarife.

nachfolgenden Zusammenstellung ist die gegenüber der Vorkriegszeit eingetretene allgemeine Frachtverteuerung zu ersehen. Zum Vergleich sind die Spezialtarife I, II und III gewählt worden. Die frühere Hauptklasse B, die der jetzigen Klasse A entspricht, konnte nicht herangezogen werden, da vor dem Kriege nach dieser keine Eisenerzeugnisse tarifierten:

Frachten für 10 t in Mark

km	Spez. T. I 1913	Kl. A 1927	1913 =100	Kl. B 1927	1913 =100
10	11	23	209	21	191
50	29	68	234,5	57	196,5
100	54	127	235	106	196,5
400	192	387	201,5	321	167,2
800	372	582	156	481	129,3
1 000	462	614	133	508	107,8

km	Spez. T. I 1913	Kl. C 1927	1913 =100	Spez. T. II 1913	Kl. D 1927	1913 =100
10	11	18	163,6	10	17	170
50	29	48	165,5	24	41	170,83
100	54	88	163	44	73	166
400	192	264	137,5	152	218	143,42
800	372	396	106,5	292	326	111,64
1 000	462	418	90,48	362	344	95,03

km	Spez. T. III 1913	Kl. E 1927	1913 =100
10	9	14	155,55
50	19	29	152,63
100	34	48	141,18
400	100	138	138
800	188	204	108,45
1 000	232	216	93

Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß der größte Teil der Transporte in einigen Verkehrsbeziehungen nach Ausnahmetarifen mit Sätzen, die erheblich unter denjenigen der Spezialtarife lagen, verfrachtet wurden. So betrug z. B. die Fracht für Stabeisen bei einer 10-t-Ladung auf der Strecke Gleiwitz-Berlin (Schles. Bhf.) nach dem Spezialtarif II 182,— RM. und nach dem Ausnahmetarif 9 158,— RM. oder rund 13% weniger.[1] Anderseits ist zu bemerken, daß man nicht ohne weiteres die Frachthöhe der Güter, die früher nach Ausnahmetarifen gingen, zu dem jetzigen Normaltarif in Beziehung setzen kann. Ein genauer Vergleich ist deswegen schon nicht gegeben, weil seit 1914, vornehmlich nach dem Kriege, mehrfach Auftarifierungen stattgefunden haben.

[1] Schaffrath Alfred. Die Verkehrs- und Frachtverhältnisse der oberschlesischen Eisenindustrie. Beuthen O/S. 1927. S. 25.

Die außerordentliche Frachtbelastung der Eisenindustrie führte zu einem andauernden Rückgang der Transporte, besonders nach dem Ausland. In den ersten Jahren nach der Stabilisierung der Währung lag das aber auch daran, daß die Eisenindustrie infolge ihrer hohen Selbstkosten und der Abschließung der anderen Staaten durch hohe Zölle ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte zum großen Teil eingebüßt hatte. Daher führte die Reichsbahngesellschaft für die dringendsten Fälle eine Reihe von Ausnahmetarifen ein. Von einer allgemeinen Herabsetzung der Frachten mußte sie jedoch in Anbetracht der hohen Lasten Abstand nehmen.

Am 1. März 1924 ist der Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern in Kraft getreten. Der Tarif ist inzwischen mehrfach ergänzt und verbilligt worden, und zwar nicht nur durch Herabsetzung der Sätze, sondern auch durch Deklassifizierung einzelner Güter. In seiner neuesten Fassung enthält er entsprechend der Gütereinteilung des Normaltarifes die Klassen A bis E. Gegenüber den Normalfrachten betragen die Ermäßigungen für Oberschlesien in den Klassen A und B 66% (Rheinland-Westfalen 60%, Süddeutschland 54%, übrige Gebiete 48%), in den Klassen C und D 54% (48%, 42% bzw. 36%) und in der Klasse E 10% (alle übrigen Gebiete ebenfalls 10%). Die Klasse E für Roheisen, Rohstahl und Halbzeug, die erst am 1. August 1927 in den Ausnahmetarif 35 aufgenommen worden ist, sieht außerdem noch einen Mengenstaffeltarif für Absender mit einem Jahresversand von mehr als 1 000 t bis über 10 000 t der erwähnten Güter mit prozentualen Abschlägen von den Stationsfrachtsätzen im Erstattungswege vor. Die Abschläge betragen für Oberschlesien 2 bis 38%, für Rheinland-Westfalen 1,75 bis 33,25% und für die Stationen Osnabrück und Peine 1,25 bis 23,75%. Demnach stellen sich die Frachtermäßigungen gegenüber der Normalklasse E im Höchstfalle für Oberschlesien auf rund 43%, für das Ruhrgebiet auf rund 40% und für Osnabrück und Peine auf rund 31%.

Dieser Ausnahmetarif gibt der oberschlesischen Eisenindustrie durchschnittlich eine um 10% größere Ermäßigung als allen anderen Revieren.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 ist der Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren eingeführt worden. Er ist grundsätzlich für die Klassen C und D bestimmt, nur ausnahmsweise sind für einige Artikel die Klassen A und B aufgenommen worden. Anfangs genoß Oberschlesien eine Ermäßigung von 15% der regelrechten Klassen A bis D, während die übrigen Eisenversandgebiete nur eine solche von 10% hatten. Am 1. Oktober 1927 ist die Ermäßigung für Oberschlesien auf 22,5% und für die übrigen Gebiete auf 15% erhöht worden. Mit dieser Ermäßigung hat die Deutsche Reichsbahngesellschaft beabsichtigt, eine Belebung des Verkehrs nach Ostpreußen und

damit auch gleichzeitig eine Erleichterung der Lage der oberschlesischen Eisenindustrie herbeizuführen. Die Ermäßigung würde an und für sich auch ausreichend sein, um dem oberschlesischen Revier eine genügende Absatzmenge zu sichern. So beträgt z. B. die Fracht für Eisen nach der Klasse D von Gleiwitz nach Königsberg (663 km) 23,20 RM. von Essen nach Königsberg (1097 km) dagegen 29,80 RM. per Tonne. Daß Oberschlesien trotz dieses erheblichen Frachtvorsprunges in Ostpreußen nur im geringen Umfange wettbewerbsfähig ist, liegt daran, daß das westdeutsche Eisen in der Hauptsache auf dem Wasserwege verfrachtet wird. Von Gelsenkirchen nach Königsberg stellt sich beispielsweise auf dem kombinierten Wege die Fracht auf 15,– RM. per Tonne.[1]) Ein Ausgleich für Oberschlesien könnte nur auf der Grundlage eines Satzes von etwa 17,– bis 18,— RM. geschaffen werden.

Am 20. April 1925 erfolgte die Einführung des Ausnahmetarifes 20 für Schiffsbaumaterial.[2]) Er gilt für Eisen- und Stahlwaren von allen deutschen Erzeugungsstätten nach Binnen- und Seewerften zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung von Fluß- und Seeschiffen. Er umfaßt die Klassen B bis D entsprechend dem Normaltarif. Die Ermäßigungen, die im Verkehr mit den Binnenwerften erst von 51 km an aufwärts und im Verkehr mit den Seewerften von 120 km an aufwärts gewährt werden, betragen für die Güter der Klasse B bis zu 30% und der Klassen C und D bis zu 35% der Normaltarife.

Am 11. Juli 1927 ist im Anschluß und als Ausgleich für die im deutsch-polnischen Seehafendurchtarif SD 5 als Wettbewerbsmaßnahme gegen Danzig eingeführte Durchfuhrermäßigung für polnisches Eisen auch der deutschoberschlesischen Eisenindustrie im Ausnahmetarif 162 die gleiche Frachtermäßigung von 23,5% gegenüber den Sätzen des Ausnahmetarifes 35 und von 57% gegenüber den des Normaltarifes gewährt worden. Der Tarif umfaßt die wichtigsten Walzwerkserzeugnisse (Klasse D) zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern, ist aber an die Auflieferung einer Mindestmenge von 16 000 t in dem Zeitraume von 12 aufeinander folgenden Monaten gebunden.

c) Beurteilung der Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft.

Wenn auch anerkannt wird, daß die Reichsbahn durch Gewährung einer Reihe von Ausnahmetarifen, die teilweise für Oberschlesien niedrigere Einheitssätze vorsehen, nicht ohne Erfolg die oberschlesische Eisenindustrie zu fördern bemüht ist, so haben doch auch wieder die obigen Darlegungen gezeigt, daß die Tarifverhältnisse bei weitem nicht den besonderen Bedürfnissen der Hüttenwerke angepaßt sind. Da Oberschlesien ausgesprochen kontinental liegt, benötigt seine Industrie sowohl für den Bezug der Rohstoffe als auch für den Versand der Er-

---

1) Schaffrath a. a. O. S. 33.

2) Der zu gleicher Zeit in Kraft gesetzte Ausnahmetarif 21 für Schiffsbandeisen nach Binnenwerften ist in dem Ausnahmetarif 20 aufgegangen.

zeugnisse billige Frachtsätze. Die gegenwärtig geltenden Tarife bedürfen einer weiteren Ermäßigung. Ferner fehlen Sondertarife für den Verkehr der einzelnen, oft weit auseinanderliegenden Werke untereinander, für den Versand nach den Oderumschlagsplätzen, nach Mittel- und Süddeutschland sowie nach Oderberg zur Ausfuhr nach den süd- und südosteuropäischen Ländern.

Infolge der gegenwärtigen Tarifpolitik ist besonders der Absatz nach Süddeutschland zurückgegangen. In der Vorkriegszeit legte die preußische Staatsbahnverwaltung der Frachtberechnung die Entfernungen über die kürzesten österreichischen Wege zugrunde. Auf diese Weise war es möglich, mit dem Ruhrgebiet erfolgreich den Wettbewerb aufnehmen zu können. Heute dagegen werden die vollen Frachtsätze für den längeren deutschen Weg über Dresden-Hof berechnet. Dadurch ergeben sich zuungunsten Oberschlesiens Entfernungsunterschiede von durchschnittlich 150 km.

Das gleiche gilt für den Verkehr mit Oderberg. Durch die Teilung des Industriebezirkes ist die um 60 bis 80 km kürzere Verbindungslinie über Knurow-Loslau-Annaberg polnisch geworden, so daß die längere Strecke über Kandrzin benutzt werden muß.

Es ist selbstverständlich, daß durch den Wegfall der Entfernungsverkürzungen die Frachtlage Oberschlesiens sich verschlechtert hat, ganz abgesehen davon, daß die früheren Ausnahmetarife nicht mehr bestehen. Die Wiederherstellung des früheren Tarifzustandes, der geeignet ist, wenigstens einen Teil der alten Absatzgebiete wiederzugewinnen, darf der oberschlesischen Eisenindustrie nicht länger vorenthalten werden.

Bei der Beurteilung der Tarifpolitik darf nicht außer acht gelassen werden, daß die Reichsbahn infolge der gewaltigen Reparationsbelastungen in ihren Entschlüssen nicht mehr frei ist. Ferner erfährt die Tarifgestaltung dadurch eine weitere Einschränkung, daß Polnisch-Oberschlesien im Verkehr mit und durch Deutschland bis 1937 gemäß der Artikel 435 bis 437 des Genfer Abkommens vom 15. Mai 1922 grundsätzlich sämtliche Normal- und Ausnahmetarife, die Deutsch-Oberschlesien zur Verfügung stehen, gewährt werden müssen. Würde die Reichsbahn allen Verkehrsforderungen der oberschlesischen Montanindustrie entsprechen, so würde sie häufig mit einem Ausfall ihrer Einnahmen zugunsten der ausländischen Konkurrenzindustrie rechnen müssen, was insbesondere beim Abschluß eines deutsch-polnischen Handelsvertrages der Fall sein würde. Diese Schwierigkeiten verhindern jedoch nicht eine volkswirtschaftlich eingestellte Tarifgebarung, wenn es auch nicht immer möglich sein wird, alle Wünsche der Wirtschaft, mögen sie an sich noch so berechtigt sein, in dem gleichen Maße wie früher zu berücksichtigen. Keineswegs aber darf die Tarifpolitik dazu führen, daß eine Drosselung des Absatzes eintritt. Durch die Versailler und Genfer Diktate hat die oberschlesische Eisenindustrie

wichtige Absatzgebiete verloren und muß sich neue Absatzmöglichkeiten sowohl im Inland als auch im Ausland suchen. Eine der wesentlichsten Vorbedingungen hierzu ist die Senkung der Eisenbahntarife. Für die oberschlesische Eisenindustrie ist diese Maßnahme eine Lebensfrage, da sie im Gegensatz zu den anderen deutschen Industriebezirken infolge Fehlens einer leistungsfähigen Wasserstraße fast ausschließlich auf die Eisenbahn angewiesen ist. Ein weiterer Grund dafür, daß die Forderungen nach Tariferleichterungen berechtigt sind, ergibt sich aus der Tatsache, daß die polnisch-oberschlesische Montanindustrie nach einigen Verkehrsbezirken des Deutschen Reiches ihre Erzeugnisse sogar billiger, wenn auch auf Umwegen, verfrachten kann. So beträgt z. B. die Fracht für Eisen nach der Tarifklasse D von Bobrek nach Berlin Schles. Bhnh. (495 km) RM 28,—/t, von Königshütte nach Berlin Schles. Bhnh. (506 km) über deutsches Gebiet nach dem oberschlesischen Verbandstarif RM 28,40/t, dagegen von Königshütte nach Berlin Schles. Bhnh. über Neubentschen (587 km) RM 20,72/t (Königshütte bis Neubentschen, 383 km, nach dem polnischen Tarif IV 63 c Zloty 14,50 = RM 6,82 und von Neubentschen nach Berlin, 195 km, nach Klasse D des deutschen Normaltarifes RM 13,90/t).

Gewiß, es ist nicht Sache der Reichsbahn, in die bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse einzugreifen und durch Tarifmaßnahmen Änderungen in den Wettbewerbsverhältnissen herbeizuführen. Ein Industriezweig, der sich auf die Dauer aus eigener Kraft nicht erhalten kann, hat die Existenzberechtigung verloren. Hier aber handelt es sich darum, eine Industrie zu stützen, die ohne eigenes Verschulden durch die politischen Umwälzungen in eine Notlage geraten ist. Eine Sonderbehandlung, die auch aus nationalpolitischen Interessen geboten ist, wird daher in gewissen Grenzen angebracht sein.

II. Die Wasserstraßen.

1. Allgemeines.

Die unzureichenden Zugeständnisse der Reichsbahn, die letzten Endes aus der Belastung durch die Dawes-Tribute zu erklären sind, haben den Anstoß gegeben, den Wasserstraßen mehr Beachtung wie früher zu schenken. Durch deren Verbesserung und Ausbau sollen einerseits die Transportkosten verbilligt, anderseits ein Druck auf die Reichsbahn ausgeübt werden. In der Verfolgung dieses Zieles wurde die oberschlesische Wirtschaft bestärkt, als im Jahre 1926 die Fortsetzung des Mittellandkanals, der eine Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten des Reiches herstellen soll, in Angriff genommen worden ist.

Mit der Vollendung dieses künstlichen Wasserweges werden die Wettbewerbsverhältnisse völlig zuungunsten der oberschlesischen Montanindustrie verschoben. Die Frachten für westdeutsche Erzeugnisse nach Berlin, dem bisherigen Paritäts-

schnittpunkt zwischen Oberschlesien und dem Ruhrgebiet, werden nach angestellten Berechnungen eine Senkung von mindestens 30% erfahren. Der Frachtvorsprung wird die oberschlesische Eisenindustrie nicht nur auf dem jetzt schon heiß umstrittenen mitteldeutschen Markte konkurrenzunfähig machen, sondern der verbilligte Massengütertransport wird das westdeutsche Eisen im verstärkten Maße auch nach Schlesien, dem ureigensten Absatzgebiete Oberschlesiens, gelangen lassen, da die Frachten auf der Strecke Mittellandkanal-Oder unter den Bahnfrachten liegen werden.[1] Die oberschlesische Eisenindustrie kann aber, wenn sie überhaupt lebensfähig erhalten werden soll, auf diese Gebiete um so weniger verzichten, als sie durch die Teilung des Reviers und die politische Entwicklung der letzten Jahre fast ihren gesamten Absatz nach dem Osten eingebüßt hat.

Zur Erhaltung ihrer Lebensbedingungen und ihrer Wettbewerbsverhältnisse müssen ihr für die Benachteiligungen durch den Mittellandkanal entsprechende Kompensationen, die im übrigen auch im Interesse der Gesamtwirtschaft des Ostens liegen, zugestanden werden. Als solche kommen neben einer allgemeinen Senkung der Bahnfrachten der Ausbau der Oder zu einer leistungsfähigen Wasserstraße und die Ausgestaltung der Strecke zwischen dem oberschlesischen Montanrevier und Cosel-Hafen zu einem billigen und leistungsfähigen Transportweg, sei es als Großschiffahrtsweg oder als rationalisierter trockener Bahnweg, in Betracht.[2]

Schon zur Zeit, als die Wasserstraßen noch unter preußischer Verwaltung standen, sind die Sorgen Oberschlesiens bei allen Kanalvorlagen Gegenstand eingehender Erörterungen und Prüfungen gewesen.[3] Bei den früheren Beratungen über den Bau des Mittellandkanals in den Jahren 1899, 1901 und 1905 sind von dem damals zuständigen preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Ausgleichsmaßnahmen in verpflichtender Form zugesagt worden.[4]

Wie liegen nun die Verhältnisse auf den schlesischen Wasserstraßen?

2. Die Oder.

Die einzige natürliche Wasserstraße, die der oberschlesischen Industrie zur Verfügung steht, ist die Oder. Bis 1888 war ihre Leistungsfähigkeit in ihrem oberen Lauf infolge der Unregelmäßigkeit der Wasserführung sehr gering, so daß von diesem Verkehrswege nur wenig Gebrauch gemacht werden konnte. Von diesem Zeitpunkt ab ging man daran, diesen Teil

---

1) Oberschl. Wirtschaft. 1927, S. 202.
2) Niederschrift der Sitzung vom 21. April 1927 des Oderwasserstraßenbeirats.
3) Verhandlungen des Reichstages vom 5. Dezember 1925.
4) Verhandlungen des Reichstages vom 5. Dezember 1925. Ferner: Oberschlesische Wirtschaft. 1927, S. 199 f.; Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer. Für die Provinz Oberschlesien. 1926, S. 34; § 6 des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905.

zu einer brauchbaren Schiffahrtsstraße auszubauen, nachdem bereits einige Jahre vorher die Regulierung der unteren Oder erfolgt war. Durch das Gesetz vom 6. Juni 1888 wurden die Mittel für die Kanalisierung der Strecke Cosel bis zur Neissemündung, für die Anlage des Oderumschlagshafens Cosel und andere Verbesserungsarbeiten bereitgestellt. Jedoch wies die Oder zwischen der Neissemündung und Breslau so ungünstige Wasserstandsverhältnisse auf, daß auch hier eine Kanalisierung zur Notwendigkeit wurde. Die Verbesserung dieser Strecke bezweckte das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905. Um einen regelmäßigen Verkehr auf der Oder zu gewährleisten, sicherte schließlich das Gesetz von 1913 neben einer weiteren Ausgestaltung des Stromes unterhalb von Breslau den Bau des Ottmachauer Staubeckens zu, dessen Ausführung jedoch durch den Krieg unterbrochen worden ist.

Die vorgenannten Regulierungsarbeiten ermöglichten die Einstellung von Fahrzeugen mit einer Länge von 55 m und einer Breite von 8 m als Normalschiffe, die bei voller Beladung und bei einer Tauchtiefe von 1,40 m 500—600 t aufnehmen können. Allerdings können sie vollgeladen nur bei günstigem Wasserstande verkehren. Im allgemeinen ist die volle Ausnutzung der Ladefähigkeit der Kähne nur während eines Drittels der Schiffahrtsperiode möglich. Das liegt daran, daß die Oder oft schroffen Veränderungen ihrer Wasserstände unterworfen ist. Häufig muß der Verkehr teils infolge von Hochwasser, teils infolge zu niedrigen Wasserstandes eingestellt werden. Die Benutzung der Oderwasserstraße unterliegt daher außerordentlichen Schwankungen.

Nach dem Übergange der Wasserstraßen von den Einzelstaaten auf das Reich (Reichsgesetz vom 29. Juli 1921) wurden zunächst die im preußischen Gesetz von 1913 vorgesehenen Regulierungsarbeiten der Oder von Breslau bis Fürstenberg auf Kosten des Reiches durchgeführt. Das Preußische Gesetz vom 4. Dezember 1920, das unter Erhöhung der Bausumme eine Vergrößerung des Staubeckens von Ottmachau vorsah, gelangte dagegen nicht zur Ausführung. Es scheiterte an der Finanzierungsfrage. Erst, als im Jahre 1926 erhebliche Mittel für den Weiterbau des Mittellandkanales bewilligt wurden, gelang es den eindringlichen Vorstellungen der schlesischen Wirtschaft, noch nachträglich den Bau des für die schlesische Schiffahrt so wichtigen Beckens im Rahmen des sogenannten Arbeitsbeschaffungsprogrammes des Reiches durchzusetzen. Die gesamte Anlage wird rund 50 Millionen RM. erfordern. Die für den Bau vorgesehene Zeit ist auf 5—6 Jahre bemessen. Das Becken erhält einen Rauminhalt von 135 Millionen cbm, von denen 90 Millionen cbm als Zuschußwasser für die Oder und 45 Millionen cbm als Hochwasserschutzraum dienen sollen. So würde es in der Lage sein, kleinere und mittlere Hochfluten ganz aufzunehmen, größere Hochwasser der Neisse, und damit

der Oder, in vorteilhafter Weise zu dämpfen. Die mit dem Becken verbundene Anlage wird rund 10 Millionen KW-Stunden im Jahre leisten.

Die Vorarbeiten, die mit allem Nachdruck betrieben werden, sind soweit gediehen, daß voraussichtlich im Frühjahr 1928 mit dem Bau des eigentlichen Staudammes begonnen werden kann.

Welche Vorteile wird nun das Staubecken bieten?

Zunächst wird es möglich sein, die Fahrwassertiefe dauernd auf 1,40 m zu halten, so daß ein Verkehr der üblichen Schiffe mit mindestens Drei-Viertel-Ladung während der Dauer der Schiffahrtsperiode gewährleistet ist. Dadurch werden die Aufenthalte verringert, die Umlaufzeiten der Fahrzeuge beschleunigt und schließlich die Frachten verbilligt. Statt 3—4 Reisen werden die Schiffe nach Vollendung des Staubeckens 4—6 Fahrten im Jahre ausführen können. Die sich ergebende Frachtermäßigung wird auf etwa 20% berechnet. Schließlich wird auch die Landwirtschaft aus der Anlage des Staubeckens Nutzen ziehen, da die Hochwasserschäden, über die seit Jahrzehnten geklagt wird, beseitigt werden.[1])

3. Der Klodnitzkanal.

Erschwert wird die Benutzung der Oderwasserstraße dadurch, daß der nächste Umschlagshafen etwa 60 km vom eigentlichen Industriebezirk entfernt liegt. Durch den Klodnitzkanal, der eine Länge von 46,7 km aufweist, ist allerdings seit 1822 eine Verbindung hergestellt. Eine große Bedeutung kann er indessen nicht mehr haben. Die 18 Schleusen, die ein Gesamtgefälle von 48,8 m überwinden und daher nur eine geringe Fahrgeschwindigkeit zulassen, sind in kleinen Ausmaßen gehalten, so daß ein Befahren nur mit Kähnen von 100 t Ladefähigkeit möglich ist. Naturgemäß ist eine derartige Wasserstraße den steigenden Ansprüchen der Wirtschaft nicht gewachsen. Oberschlesien ist somit mehr als alle anderen Industriereviere auf den teuren Eisenbahntransport angewiesen.

Von jeher hat deshalb die oberschlesische Montanindustrie das Ziel verfolgt, den Oder-Großschiffahrtsweg, der jetzt in Cosel endet, durch den Ausbau des Klodnitzkanals bis in das Herz des Reviers durchzuführen. Nur durch Ausgestaltung dieses Wasserweges, für dessen Linienführung eine Reihe von beachtlichen Entwürfen vorliegen,[2]) zu einer leistungsfähigen Massengütertransportlinie, glaubt man, den drohenden Ver-

---

[1]) Freymark. Schlesiens Wirtschaft — eine deutsche Lebensfrage. Breslau 1927. S. 45 ff.

[2]) Koernig. Die wirtschaftliche Bedeutung eines oberschlesischen Großschiffahrtsweges. Diss. Frankfurt a./M. 1926. S. 50 ff. Ferner: Oberschlesische Wirtschaft. 1927. S. 209 ff.

schiebungen der Wettbewerbsverhältnisse mit anderen Industriebezirken entgegentreten zu können.

III. Vorschläge zur Lösung der oberschlesischen Verkehrsfrage.

Die Bauwürdigkeit des oberschlesischen Großschiffahrtsweges wird davon abhängen, ob Aufwand und Nutzen in einem gesunden Verhältnis zueinander stehen. Nach den Berechnungen des Reichsverkehrsministeriums erreichen die Selbstkosten im Wasserstraßenverkehr kaum ein Drittel der entsprechenden Selbstkosten des Eisenbahnverkehrs.[1]) Bei diesem Vergleich sind jedoch die Streckennetze in ihrer Gesamtheit, also sowohl die billigen als auch die teueren Strecken, beider Verkehrssysteme gegenübergestellt, so daß das Ergebnis ein anderes wird, wenn man sich einer isolierten Betrachtung einzelner Bestandteile des Wasserstraßennetzes zuwendet. Der Vergleich hat insbesondere für die Beförderungskosten von Massengütern auf der Eisenbahn keine Gültigkeit.[2]) Die Leistung der Wasserstraße besteht in der Hauptsache in der Vermittlung eines Massenverkehrs zwischen einzelnen großen Verkehrspunkten. Die Eisenbahn dagegen hat neben dem Massenverkehr noch andere Transporte, wie Stückgut, Eilgut, Expreßgut usw., die wesentlich höhere Selbstkosten verursachen, in beliebigen Verkehrsbeziehungen zu bewältigen. Es ist daher nicht angängig, ungleichwertige Leistungen miteinander zu vergleichen. Für den Massenverkehr liegen die Eisenbahnselbstkosten unter den durchschnittlichen Kosten der Wasserwege.[3]) [4])

Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Wasserstraßennetzes ist außerdem zu berücksichtigen, daß im allgemeinen nur etwa ein Drittel der für Unterhaltung und Betrieb notwendigen Mittel durch Schiffahrtsabgaben aufgebracht werden, während die restlichen zwei Drittel sowie der Zinsendienst für das Anlagekapital aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden. Die Zuschüsse werden damit gerechtfertigt, daß ein Teil der Ausgaben sowieso zur Verhinderung von Überschwemmungen und zur Förderung anderer allgemeiner Interessen erforderlich ist. Wohl trifft diese Argumentation für die Verbesserung der natürlichen Flüsse zu, nicht aber für die Kanäle, die ja erst gebaut werden. Sie kommen zunächst nur einem kleinen Teil von Interessenten zugute, wenn auch nicht verkannt werden soll, daß

---

1) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. Berlin, Februar 1927. S. 7.

2) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. 1927. S. 7.

3) Reichsbahn und Wasserstraßen. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Berlin, März 1927. S. 6.

4) Nach Giese sind die Selbstkosten bei den Kanälen doppelt so hoch wie bei den Eisenbahnen. Vgl. Art. „Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung?“ Verkehrstechnische Woche. 1927, S. 50. Ferner: Pirath. Art. „Die Beförderung von Massengütern auf Eisenbahnen und Wasserstraßen.“ Verkehrstechnische Woche. 1927. S. 15.

sie Nebenwirkungen, wie wirtschaftliche Aufschließung eines bis dahin unbedeutenden Gebietes, hervorrufen können. In diesem Falle ist ein Vorteil für die Gesamtheit nicht zu leugnen. Grundsätzlich wird man jedoch dahin gelangen müssen, mehr als wie bisher die Benutzer der Wasserstraßen zur Deckung der Lasten heranzuziehen, damit nicht einzelne Teile einseitig auf Kosten der Allgemeinheit bevorzugt werden. Sympher, ein Freund und Förderer der Wasserwirtschaft, fordert, daß die Wasserstraßen, im besonderen die Kanäle, ebenso wie die Eisenbahnen sich selbst erhalten müssen. Er sagt: „Nach dem Kriege noch weniger als vorher dürfen die Kosten ohne Entgelt der Allgemeinheit oder einem oft unbekannten Dritten aufgebürdet werden! Im großen und ganzen muß die Wasserwirtschaft sich selbst tragen, sonst würde sie eben nicht wirtschaftlich sein. Nur dort, wo unwägbare Vorteile erzielt werden sollen, wo insbesondere der hohe Kulturstand von Land und Volk den Schutz vor Gefahren für Menschen und Wohnstätten fordert, wo der Wettbewerb des Auslandes ausnahmsweise nicht anders besiegt werden kann, da mag die Staatshilfe auch ohne vollständigen Ersatz der Kosten eingreifen, aber im allgemeinen muß die zukünftige Wasserwirtschaft das aufbringen, was sie erfordert".[1])

Nach einem allgemeinen Entwurf vom September 1926 werden vom Reichsverkehrsministerium die Baukosten des Klodnitzkanals bis Gleiwitz mit 85 × 12 m messenden Schleusen für 1000-t-Schiffe mit 55 Millionen RM. veranschlagt.[2]) Die jährlichen Unterhaltungskosten erfordern bei einer Gesamtlänge von 47 km einen Aufwand von 375 000 RM. und die Betriebskosten (Kosten des Schleusen- und Pumpbetriebes) bei einer Annahme eines Talverkehrs von nur 3 Millionen t und eines Bergverkehrs von 0,3 Millionen t 250 000 RM. Demnach betragen bei einem angenommenen Zinssatze von 3½ % die Kanalkosten 0,77 RM./t. Unter den gleichen Voraussetzungen stellen sich dieselben bei einem Zinssatze von 6½ % auf 1,27 RM./t. Anderseits lassen sich aber bei einer Verkehrszunahme, die aller Voraussicht nach zu erwarten ist, die Kosten ermäßigen, selbst dann, wenn die veranschlagten Anlagekosten nicht ausreichen sollten.

Die Wasserfracht von Gleiwitz bis Cosel-Hafen ist zu 0,40 RM./t ermittelt worden. Die Vorfracht (10 km) und die Umschlagsgebühren sind mit 0,70 RM./t angesetzt, und zwar unter der Annahme, daß die Güterzuführung nicht durch die Reichsbahn, sondern durch eine private Zubringerbahn erfolgt. Gedacht ist an die Borsig-Ballestrem'sche Sandbahngesellschaft, die abgesehen davon, daß ihr bis jetzt nur wenige Produktionsstätten angeschlossen sind, jedoch erst für den Transport von Massengütern ausgebaut werden müßte.

---

[1]) Sympher. Die zukünftige Entwickelung der deutschen Wasserwirtschaft. Berlin 1918. S. 2. Ferner: Pirath. Art. „Die Beförderung von Massengütern auf Eisenbahnen und Wasserstraßen." Verkehrstechnische Woche 1927. S. 15.

[2]) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. 1927. S. 35.

Bei voller Deckung der Kanalkosten beträgt demnach die Fracht von der Gewinnungsstätte nach Cosel-Hafen 1,87 bis 2,37 RM./t. Diese Fracht bezieht sich jedoch nur auf den Kohlentransport. Bei Eisen ist je nach der Art mit Zuschlägen zu rechnen. Sofern es sich um ganze Kahnladungen handelt, würden sich die Beförderungskosten z. B. für Roheisen auf 2,50 bis 3,— RM./t stellen.[1]) Demgegenüber beträgt die Eisenbahnfracht auf der gleichen Strecke (53 km) 4,— RM./t einschl. aller Gebühren. Somit würde sich eine Frachtverbilligung von 1,— bis 1,50 RM. oder von 25 bis 37,5% ergeben. Stellt sich die Wasserstraßenverwaltung wie bisher auf den Standpunkt, daß nur ein Drittel der Kapitals-, Unterhaltungs- und Betriebskosten von der Schiffahrt getragen werden sollen, würde sich die Fracht sogar auf 2,— bis 2,15 RM. (46 bis 50%) verbilligen lassen.

Eine weitere Senkung der Frachten ergibt sich dadurch, daß die Oderwasserstraße nach der Vollendung des Staubeckens von Ottmachau besser ausgenutzt werden kann. Diese ist auf 1,— RM. zu schätzen.[2])

Ohne Zweifel würde durch den Ausbau des Klodnitzkanales zu einem Großschiffahrtsweg die Konkurrenzfähigkeit der oberschlesischen Montanindustrie gegenüber dem Westen in den wichtigsten, nicht in allen Verkehrsbeziehungen gesichert sein. Es darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß sich dieses Ziel nur durch einen großen Kapitalaufwand erreichen läßt. Daher ist zu untersuchen, ob nicht noch eine andere Möglichkeit besteht, die geeignet wäre, die gleichen Vorteile zu bieten.

Grundsätzlich hat sich die Reichsbahn bereit erklärt, sofern von dem Kanalbau Abstand genommen wird, die Güter zu den Sätzen zu fahren, die ein Kanal gewähren kann, der seine in sorgfältigen Untersuchungen ermittelten Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sowie für die Betriebs- und Unterhaltungskosten voll deckt.[3]) Ein solches Zugeständnis reicht indessen nicht aus. Die Wettbewerbsfähigkeit der oberschlesischen Wirtschaft wird ja nicht durch eine einseitige Tarifpolitik der Reichsbahn, sondern durch den Mittellandkanal gefährdet. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Forderung Oberschlesiens nach Anlauffrachten, die den Sätzen eines Kanals entsprechen würden, der, wie es nun einmal in der Wasserstraßenverwaltung üblich ist, nur mit einem Teil der Unkosten belastet ist, durchaus gerechtfertigt. Anderseits kann nicht verlangt werden, daß die Reichsbahn die finanziellen Ausfälle trägt. Die Eisenbahn ist aber bei weitem noch nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. In den letzten Jahren sind infolge einer

---

[1]) Für Teilmengen treten ebenfalls Zuschläge hinzu.

[2]) Die gesamte Frachtermäßigung auf der Strecke Oberschlesien-Berlin ist auf 2,50 RM. berechnet worden. Kahle. Der Kanal zum oberschlesischen Industriebezirk. S. 8 und 11.

[3]) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. 1927. S. 22 und 36. Reichsbahn und Wasserstraßen. März 1927. S. 19.

Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen — Einführung der durchgehenden Güterzugbremse, der Kunze-Knorr-Bremse, Erhöhung der Ladefähigkeit der Güterwagen, Verfeinerung der Triebfahrzeuge und teilweise Einführung des elektrischen Zugbetriebes — beachtliche Fortschritte gemacht worden.[1] Durch Elektrifizierung[2] und Ausbau der Strecke Gleiwitz-Cosel für den ausschließlichen Verkehr mit Großraumgüterwagen[3] läßt sich die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn soweit steigern, daß sie in der Lage ist, die gleichen Frachten wie ein Kanal zu gewähren. Eine weitere Frachtensenkung ließe sich dadurch erreichen, daß die Umschlagsvorrichtungen verbessert und andere Rationalisierungsmaßnahmen in den Umschlagshäfen vorgenommen werden. Die Beträge für diese Streckenrationalisierung liegen weit unter denen, die für einen Großschiffahrtsweg erforderlich sind. Selbst die Kosten für den Bau einer neuen rationellen Schleppbahn sind bedeutend geringer. Allerdings müßte das Reich die nötigen Mittel der Reichsbahn gegen eine angemessene Verzinsung vorstrecken. Dadurch ist aber gleichzeitig die Möglichkeit gegeben, daß diese sich zur Einführung niedriger An- und Ablauffrachten verpflichtet. Dieser Plan, der auch vom Reichsverkehrsministerium erwogen wird, hätte den Vorteil, daß die oberschlesische Montanindustrie bald zu einem billigen Verkehrswege, der den erforderlichen Ausgleich gegenüber den anderen Wirtschaftsbezirken bietet, kommen würde. Vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, ist sicherlich ein billiger und schneller Bahnverkehr aus dem Industrierevier nach den Umschlagshäfen produktiver und rentabler als der mit großen Kosten verbundene Bau eines Großschiffahrtsweges.[4] [5])

Es ist schließlich noch zu berücksichtigen, daß der Klodnitzkanal nach seinem Ausbau zu einer brauchbaren Wasserstraße wohl den Absatz nach dem Reich erleichtern würde, jedoch nicht

---

1) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. 1927. S. 8.

2) Der elektrische Zugbetrieb gestattet eine erhebliche Verkürzung der Fahrzeiten, wodurch nicht nur eine Verdichtung der Zugfolge, sondern auch eine Verbilligung der Selbstkosten erreicht wird.

3) Die Großraumgüterwagen, die mit Selbstentladevorrichtung ausgestattet sind, fassen bei einem Eigengewicht von 20 t eine Nutzlast von 60 t. Gegenüber von 68 Wagen der 15-t-Bauart mit einer Zuglänge von 570 m befördern 17 Wagen des 60-t-Typs bei einer Zuglänge von nur 170 m 1020 t Last. Eine Steigerung auf 2 000 t und mehr im Flachland steht nichts im Wege. Vgl. Reichsbahn und Wasserstraßen. Januar 1927. S. 10.

4) Selbst die Bedeutung des Mittellandkanals wird nicht von allen Wirtschaftskreisen anerkannt. So äußert sich Generaldirektor Dr. Silverberg in Köln dahin, „daß, wenn die Entwicklung der Eisenbahntechnik, wie sie heute ist, zu der Zeit bekannt gewesen wäre, als man mit dem Bau des Mittellandkanals begonnen hat, dann hätte man ihn nicht gebaut, denn er war schon sehr umstritten." Art. „Wasserstraßen u. Wirtschaft." Verkehrstechnische Woche. 1927. S. 99.

5) Ein abschließendes Urteil über das Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschiffahrt dürfte der aus Mitgliedern des Reichswirtschaftsrates, des Reichseisenbahnrates und des Reichswasserstraßenbaurates gebildete Ausschuß bringen, der neben der Behandlung der Gesamtprobleme des binnenländischen Verkehrs im besonderen die volkswirtschaftliche Berechtigung aller zur Zeit vorliegenden Kanal- und Bahnneubaupläne prüft.

nach dem Süden. Gerade in Hinblick auf das seiner Verwirklichung entgegensehende Projekt einer Verbindung der Donau mit der Oder, des Donau-Oderkanals, gewinnen die südosteuropäischen Absatzgebiete für Westoberschlesien immer mehr an Bedeutung. Aber auch für Ostoberschlesien ergeben sich durch den Bau dieses Wasserweges ungeahnte Absatzmöglichkeiten, so daß auf diesen Märkten mit einem scharfen Konkurrenzkampf zu rechnen sein wird. Wie liegen nun bzw. wie werden sich die Verkehrsverhältnisse der beiden Industriereviere gestalten? Die Erzeugnisse der westoberschlesischen Schwerindustrie hätten auf einem durchgehenden Schiffahrtswege, bis Cosel auf dem Klodnitzkanal und von Cosel auf dem Donau-Oder-Kanal, bis Mährisch-Ostrau 166,5 km zurückzulegen. Die polnisch-oberschlesischen Montanerzeugnisse würden dagegen nur einen Bahnweg von 90 km zu überwinden haben. Der Entfernungsunterschied zuungunsten Deutsch-Oberschlesiens beträgt somit 76,5 km, wodurch eine Wettbewerbsfähigkeit so gut wie ausgeschlossen ist. Ein Ausgleich könnte nur durch den Bau einer neuen modernen Schleppbahn vom Industriebezirk über Gleiwitz nach einem Umschlagshafen bei Ratibor geschaffen werden.[1]) Diese würde bei einer Länge von 60 km die gesamte Entfernung bis Mährisch-Ostrau auf 97 km herabsetzen. Der noch verbleibende Vorsprung von 7 km zugunsten Ost-Oberschlesiens dürfte kaum in die Wagschale fallen. Die Kosten für diese Schleppbahn sind mit etwa der Hälfte der für den Klodnitz-Kanal vorgesehenen Beträge zu veranschlagen.

Entschließt man sich zur Ausführung dieser beiden Pläne, Rationalisierung der Strecke Gleiwitz-Cosel und Bau einer neuen Bahnverbindung Gleiwitz-Ratibor, so erreicht man, daß der westoberschlesischen Montanindustrie ein ausreichender Absatz nach dem Inlande wie nach den südosteuropäischen Märkten gesichert ist. Die Projekte erfordern zudem geringere Kapitalien wie der Ausbau eines oberschlesischen Großschiffahrtsweges, der lediglich den Verkehr nach dem Innern des Reiches ebnen würde.

Darüber hinaus ist aber eine Rationalisierung der Oderschiffahrt unbedingt notwendig, sei es durch Umstellung auf Großraumkähne (1 000-t-Schiffe) oder Umstellung auf Selbstfahrer (Kähne mit eingebauten Motoren). Dem Mittellandkanal muß eine gleichwertige Schiffahrtsstraße entgegengestellt werden. Die Oderschiffahrt muß mit ihren Transportgefäßen der Reichsbahn folgen, der es jetzt schon möglich ist, mit Hilfe der Großraumgüterwagen die Wasserfrachten zu unterbieten. Auf die Oder, die mit Recht die Lebensader Schlesiens genannt wird, kann um so weniger verzichtet werden, als sie als Konkurrenz der Bahn frachtregulierend wirkt. Ziel aller Verkehrspolitik muß es sein, den Betrieb soweit als möglich rationell zu gestalten.

---

[1]) Vgl. S. 53 dieser Arbeit.

Im friedlichen Wettbewerb müssen beide Verkehrssysteme danach streben, ihre Leistungsfähigkeit aufs höchste zu steigern, im eigenen Interesse und zum Nutzen der Wirtschaft.

6. Abschnitt.

Der Standort der oberschlesischen Eisenindustrie.

Die Gründe, die den Standort einer Industrie bestimmen, sind mannigfacher Art. Teils sind es natürliche, teils wirtschaftliche Bedingungen. Im wesentlichen beruht die Bildung von Industriezentren an bestimmten Orten auf einer oder mehreren Grundursachen, nämlich auf der Nähe der Rohstofflager und der Kraftquellen, der Lage zu den Verbrauchsorten oder einer geeigneten Transportmöglichkeit und schließlich auf dem Vorhandensein bzw. der Möglichkeit der Beschaffung geeigneter Arbeitskräfte.

Für die Errichtung einer Eisenindustrie ist der denkbar günstigste Fall gegeben, wenn Kohle und Erz an demselben Ort oder in unmittelbarer Nähe vorkommen. Gesellt sich hierzu noch die Möglichkeit eines vorteilhaften Absatzes der Erzeugnisse, so liegt der Fall für den zweckmäßigsten Niederlassungsort der Eisenwerke vor. Meistens werden jedoch Kohle und Erz an verschiedenen Stellen gewonnen, die oft weit voneinander entfernt liegen. Die Frage, ob die Hütten sich an dieser oder jener Fundstätte ansiedeln sollen, hängt von einer Reihe wirtschaftlicher Erwägungen ab. Neben dem Wert der Rohmaterialien und der Erzeugnisse sind die Beschaffenheit der Güter selbst, die Art der Transportwege und der Transportmittel, die Verladungsmöglichkeiten, die Höhe der Tarifsätze für die einzelnen Güterarten, die Lage zu den Konsumplätzen u. a. m. zu berücksichtigen.

Am weit verbreitetsten ist die Ansicht, daß das Erz zur Kohle wandern muß.[1]) Dieser Grundsatz, der auf der Tatsache beruht, daß die von den Eisenhütten benötigten Brenn- und Reduktionsmaterialmengen an Gewicht und Volumen größer sind als die zu verschmelzenden Erze, hat nur solange Geltung, als sich die Verhüttung auf hochwertige Eisenerze beschränkt. Diese waren und sind auch heute noch für den Transport geeigneter als Kohle. Anders verhält es sich jedoch bei den eisenarmen Erzen. Der unnötige Ballast, der mitgeführt werden muß, verteuert naturgemäß die Transportkosten und damit das Eisen. Aus diesem Grunde ist man dazu übergegangen, die

[1]) In der Tat verdanken die eigentlichen großen Industrieländer der Welt ihre Stellung dem Kohlenreichtum, während die eisenerzreichsten Länder, wie z. B. Schweden, wegen des Mangels an Brennstoffen nur eine gering entwickelte Eisenindustrie aufweisen. Das gleiche kann man innerhalb Deutschlands beobachten. Der frühere Hauptsitz der deutschen eisenschaffenden Industrie, das Dill-, Lahn- und Sieggebiet, hat, obwohl Erze genügend vorhanden sind, heute nur noch einen geringen Anteil an der Eisenerzeugung.

Kohle bzw. den Koks nach den Erzlagerstätten zu transportieren. Hierzu trug auch der Umstand bei, daß es gelang, den im Hochofen verbrannten Heizstoff besser auszunutzen und den Hochofen selbst als Kraftversorger für die weiteren Stufen der Eisenherstellung zu verwenden. Dadurch ist der Kohlenbedarf der Stahl- und Walzwerke wesentlich vermindert worden. In den Bezirken, in denen sich die Eisenindustrie auf die vorhandenen Erzlager stützt, bleibt jedoch im allgemeinen die Herstellung auf Roheisen, Rohstahl und schwere Walzwerkserzeugnisse beschränkt.

Damit sind aber alle Beziehungen zwischen Kohle, Erz und den anderen Faktoren, die den Standort bedingen, nicht in ihrem vollen Umfange erfaßt. Es gibt auch Hüttenwerke, die sich weder bei der Kohle noch beim Erz, sondern an einem dritten Ort befinden. Dies wird gewöhnlich dann der Fall sein, wenn der Verbrauch zwischen diesen beiden Rohstoffen liegt. Von großem Einfluß ist in diesem Fall die Verarbeitung des zurückkehrenden Alteisens, das in den Konsumgebieten reichlich vorhanden ist. Der Schrott, sozusagen ein 90 prozentiges Schmelzmaterial, tritt an die Stelle des Eisenerzes.

Betrachten wir nun mehr die Standortsverhältnisse der oberschlesischen Eisenindustrie. Ursprünglich auf das gemeinsame Vorkommen von Erz und Steinkohle bzw. Holzkohle aufgebaut, sind heute nur noch die Faktoren Arbeit, Zuschlagsmaterialien und Kohle, letztere auch nur in gewissen Grenzen, stark ausgeprägt. In bezug auf die Versorgung mit Erzen und die Absatzbedingungen liegen die Verhältnisse in jeder Hinsicht unvorteilhaft. Berücksichtigt man noch die Verkehrslage, so ist nicht zu verkennen, daß im Vergleich zu den anderen deutschen Industriebezirken der Standort der oberschlesischen Eisenhütten überaus ungünstig ist. Diese Tatsache hat des öfteren Anlaß gegeben, die Frage zu erörtern, ob es vom wirtschaftlichen Standpunkte vertretbar sei, die Betriebe noch aufrecht zu erhalten. Insbesondere hat sich Raßmann in seiner Schrift „Das Auswanderungsproblem der oberschlesischen Schwerindustrie“ mit dieser Frage beschäftigt.[1]) Seiner Untersuchung hat er im wesentlichen die Standortstheorie Alfred Webers zugrunde gelegt.[2])

Nach Weber sind Standortsfaktoren, Kostenvorteile, die einen Industriezweig bald hierhin, bald dorthin ziehen,[3]) an die Plätze, an denen der als Ganzes betrachtete Produktions- und Absatzprozesses eines bestimmten industriellen Produkts nach irgend einer Richtung sich billiger durchführen läßt als anderswo.[4]) Für die Orientierung sind lediglich drei Faktoren

---

1) Veröffentlichungen der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde. Heft 2, Breslau 1922.

2) Weber. Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standortes. Leipzig 1902.

3) Weber. Über den Standort der Industrien. 1. Teil. S. 24.

4) Weber. Über den Standort der Industrien. 1. Teil. S. 16.

wichtig, nämlich die Kosten für die Material- und Kraftstoffe, die Transportkosten und die Arbeitskosten, bezogen auf irgend eine Einheit Produkt. Die verschiedene Preishöhe der Materiallager wird in Transportkostendifferenzen ausgedrückt, die sich dann gedanklich als Transportverlängerungen oder -verkürzungen darstellen, ebenso wie die Unterschiede in den Beförderungskosten selbst, die durch eine differenzierte Tarifbehandlung der einzelnen Materialien oder durch Staffeltarife bedingt sind.[1]) So gelangt Weber zu den Elementen der Transportorientierung und der Arbeitsorientierung als den grundlegenden regionalen Standortsfaktoren. Diese werden durch die „Agglomeration" ergänzt, eine Zusammenfassung aller derjenigen generellen Faktoren, die eine Zusammenballung oder Auseinanderlegung eines bestimmten Industriezweiges bewirken.

Webers Schrift, die mit ihrem Gedankenreichtum viel zur Klärung der Lehre vom industriellen Standort beigetragen hat, ist nicht ohne Widerspruch aufgenommen worden. Es ist eingewandt worden, daß sie in ihrer abstrakten Methode und mathematischen Konstruktion nicht geeignet sei, auf die Wirklichkeit übertragen zu werden. Bedenken bestehen insbesondere dagegen, daß eine Faktorenreihe durch eine andere ausgedrückt wird.[2]) Von einem Gesetz der Standortsorientierung kann man jedenfalls nicht sprechen. Die Transportverhältnisse verändern sich ständig. Desgleichen sind die Absatzverhältnisse dauernd in Bewegung. Ferner ist nicht außer acht zu lassen, daß der menschliche Wille von entscheidendem Einfluß auf die Wahl des Standortes ist. Schließlich werden einmal eingenommene Niederlassungen nicht ohne weiteres aufgegeben. Sombart hält diese Theorie insofern für unvollständig, als es eine Reihe von Gewerben gibt, deren Standorte nicht auf freier Wahl beruhen, sondern von vornherein Bindungen unterworfen sind. Er nennt sie „gebundene" Standorte.[3])

Auf der Grundlage der Weber'schen Theorie kommt Raßmann zu dem Ergebnis, daß die oberschlesische Eisenindustrie sich an einem falschen Standort befände und sie auswandern müsse, wenn sie nicht selbst ihre Existenzfähigkeit untergraben will. Als neuer geeigneter Standort wird ein Platz in dem Odergelände zwischen Breslau und Maltsch empfohlen, wobei auf das Waldenburger Steinkohlenrevier als Brennstoffbasis hingewiesen wird.

Raßmann nimmt die von Weber entwickelten Umrechnungen und Abänderungsmöglichkeiten nicht vor, sondern beschränkt

---

[1]) Weber. Über den Standort der Industrien. 1. Teil. S. 33 f., S. 42 ff. und S. 76 ff.

[2]) von Bortkiewicz. Eine geometrische Fundierung der Lehre vom Standort der Industrien. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 30. Tübingen 1910, S. 769 ff.

[3]) Sombart. Einige Bemerkungen zur Lehre vom Standort der Industrien. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 30. Tübingen 1910. S. 753 f.

sich darauf, die tonnenkilometrischen Transportleistungen an dem jetzigen und dem in Aussicht genommenen Standort miteinander zu vergleichen.[1]) Gewicht und Entfernung sind aber nicht allein entscheidend. Einige der wichtigsten Faktoren sind nicht berücksichtigt worden, so z. B. die unterschiedliche Tarifbehandlung der einzelnen Güterarten, die Verkürzungen der wirtschaftlichen Entfernungen durch den Staffeltarif, die höheren niederschlesischen Kohlen- und Kokspreise, die durch die schwierigeren Abbauverhältnisse bedingt sind, und anderes mehr. Gewiß würden durch die in Vorschlag gebrachte Verlegung die Eisenhütten näher an das hauptsächlichste Absatzgebiet heranrücken. Ob damit aber eine wesentliche Verbilligung des gesamten Erzeugungs- und Absatzprozesses verbunden ist, erscheint mehr als fraglich, da der neue Standort in vieler Hinsicht auch größere Aufwendungen erfordert. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts in Niederschlesien eine nicht unbedeutende Hochofenindustrie bestand, und zum Teil nicht an ungünstiger Stelle, z. B. in Neusalz (Oder). Allerdings handelte es sich um Holzkohlenhochöfen, die im allgemeinen dort angelegt wurden, wo man genügenden Waldreichtum zum Meilern von Holzkohle, Erzvorkommen und letzten Endes fließendes Wasser zum Betreiben von Gebläsemaschinen vorfand. Zur Verhüttung gelangten in der Hauptsache die Raseneisenerze, die in der näheren und weiteren Umgebung der Hüttenwerke gegraben wurden. Die Verteuerung der Holzkohle und vor allen Dingen das Versiegen der Eisenerzvorkommen hatten in den letzten Jahren des vergangenen Jahrhunderts zur Einstellung der niederschlesischen Holzkohlenhochofenbetriebe geführt. Daß man auf den vorhandenen Grundlagen und mit Hilfe fremder Erze, die zu jener Zeit in Oberschlesien schon verhüttet wurden, die Hochofenwerke nicht weiter ausbaute, sondern eingehen ließ, spricht gegen die Errichtung einer eisenschaffenden Industrie. Es hat auch nicht an Versuchen gefehlt, Kokshochöfen anzulegen. Diese waren jedoch nicht von Erfolg gekrönt.[2])

Jedenfalls dürfte eine in der Nähe von Breslau errichtete Hüttenindustrie, die auch künftig von dem oberschlesischen Steinkohlenlager abhängig sein würde, da die Vorräte Niederschlesiens bei weitem nicht an die der Schwesterprovinz heranreichen, kaum eine größere Bedeutung erlangen als die oberschlesische.[3]) Dagegen wäre eine Verlegung der Produktion weiter oderabwärts, in die Nähe der Ostseeküste oder nach Mitteldeutschland zu erwägen.

---

[1]) Raßmann. Das Auswanderungsproblem der oberschlesischen Schwerindustrie. S. 53 ff.

[2]) Raßmann a. a. O. S. 59.

[3]) Die gesamten Kohlenvorräte Niederschlesiens werden auf 2,944 Milliarden t, die Gesamtoberschlesiens auf 165,987 Milliarden t geschätzt. Frech. Die Kohlenvorräte der Welt. 1917. S. 31 und 36. Das Vorkommen in Deutschoberschlesien beträgt allein 35 Milliarden t. Tafel a. a. O. S. 122.

Zu dem gleichen Problem hat Prof. Tafel Stellung genommen.[1]) Er geht davon aus, „daß in jedem, weitab von Eisenzentren liegenden Revier eine lokale Eisenindustrie stets mindestens bis zu dem Umfange lebensfähig ist, als Schrott in ihm anfällt und Absatz für das aus dem Schrott erschmolzene Eisen vorhanden ist". Dies ist selbst dann der Fall, wenn der fragliche Bezirk über eigene Kohlen nicht verfügt. Da die genannten Voraussetzungen zutreffen und Oberschlesien außerdem eines der besten und nachhaltigsten Kohlenvorkommen besitzt, wird die Lebensfähigkeit der oberschlesischen Eisenhütte bejaht. Tatsächlich ist es die billige Kohle, die in erster Linie jene an Oberschlesien bindet. Die Eisenindustrie ist in bezug auf die Kohle, die sich nach Ausarbeitung neuer Methoden auch zur Verkokung recht gut verwenden läßt, materialorientiert.[2]) Für den Kohlenbergbau selbst bedeutet die Eisenindustrie einen wesentlichen Rentabilitätsfaktor, insofern nämlich, als es für ihn von äußerstem Wert ist, für einen beträchtlichen Teil seiner Erzeugung in allernächster Nähe der Gewinnungsstätten Absatz zu haben. Hierbei kommt es nicht allein auf die Mengen, sondern auch darauf an, daß die Eisenhütten die Brennmaterialien gleichmäßig abrufen und vor allem die Sortimente übernehmen können, die einen weiten Transport nicht vertragen und daher an Ort und Stelle verbraucht werden müssen. Da eine anderweitige Verwendung dieser Kohlensorten nur in geringem Umfange möglich ist, würde das Eingehen der Eisenwerke die Lage des Bergbaues nachteilig beeinflussen.

Ferner üben die zahlreichen und billigen Arbeitskräfte eine große Anziehungskraft auf die Hüttenwerke aus. In seiner Schrift „Die Standortslehre und die Handelspolitik"[3]) äußert sich Alfred Weber dahin, daß „die nahe an den großen Kohlenlagern gelegenen Arbeitsmärkte vor allen anderen in der Welt die Vorhand erhalten werden". „Sie werden die international auserlesenen Arbeitsmärkte", an denen sich die Weltindustrien konzentrieren werden. Zu diesen Gebieten rechnet er innerhalb des Deutschen Reiches das niederrheinische und das oberschlesische Revier. An diesen Punkten, also innerhalb unserer Grenzen, „wird die Industrie bleiben, sofern nicht die fremde Handelspolitik sie von ihren natürlichen Standorten fortziehen kann".[4]) In der Tat war und ist es auch heute noch die protektionistische Wirtschaftspolitik der angrenzenden Staaten eine der Ursachen, die im Laufe der Zeit zu der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Eisenwerke geführt hat. Gelingt es der deutschen Handelspolitik, der oberschlesischen Hüttenindustrie

---

[1]) Tafel a. a. O. S. 121 ff.

[2]) Weber. Über den Standort der Industrien. 2. Teil. S. 27 f. u. 48.

[3]) Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 32, Tübingen 1911. S. 683 f.

[4]) Die hohen russischen Eisenzölle haben in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts die oberschlesische Eisenindustrie veranlaßt, Hütten in Kongreß-Polen zu errichten.

die Wege zu ebnen, so ist damit eine der Hauptschwierigkeiten beseitigt, mit denen sie zu kämpfen hat.

Die in der Eisenindustrie beschäftigten Arbeiter in einem anderen Gebiet anzusiedeln, ist unter den heutigen Verhältnissen kaum durchführbar, aus psychologischen Gründen auch nicht möglich. Die Arbeiter würden vielmehr brotlos werden, wodurch die sowieso schon wenig guten sozialen Verhältnisse, die durch die gewaltsame Teilung des Industriebezirkes noch verschärft worden sind, sich noch weiter verschlechtern würden. Im Interesse des deutschen Ostens, wie überhaupt des Reiches, liegt es, die Grenzgebiete unter allen Umständen wirtschaftlich und kulturell auf der Höhe zu halten. Die Verlegung würde aber einer Preisgabe Oberschlesiens gleichkommen.

Letzten Endes ist die Eisenindustrie an die in Oberschlesien angelegten Kapitalien gebunden. Diese sind in dem Augenblick nahezu restlos verloren, sobald die Betriebe eingestellt werden. Die allgemeine Kapitalnot aber verhindert die Neuanlage so riesiger Hüttenwerke an einem geeigneteren Ort.

Die oberschlesische Eisenindustrie ist durchaus lebensfähig, wenn sie sich in den ihr gezogenen Grenzen, die nicht schwer zu erkennen sind, hält. Die Hüttenwerke werden sich in erster Linie auf die Erzeugung solcher Artikel beschränken müssen, die sie mit Hilfe der billigen Kohle und der fleißigen Arbeiterschaft wohlfeiler und in besserer Qualität herstellen können als andere. Je größer der Kraftstoff- und Arbeitsaufwand an einem Produkt ist, je verfeinerter damit dieses ist, um so mehr verlieren die zunächst höheren Kosten für die Rohmaterialien an Bedeutung. Die Spezialisierung und Verfeinerung ist für die oberschlesische Eisenindustrie auch deswegen von ganz besonderer Wichtigkeit, als bei hochwertigen Erzeugnissen die Transportkosten sich nicht in dem gleichen Maße wie bei den Roh- und Halbfabrikaten fühlbar machen. Die Richtigkeit dieser Auffassung wird durch die Geschichte derjenigen Werke bewiesen, die schon frühzeitig dazu übergegangen waren, der Verfeinerung ihr Hauptaugenmerk zuzuwenden.[1)]

In Westoberschlesien ist die Produktionsumstellung in dieser Hinsicht dadurch gefördert worden, daß es über etwa 50% der Verfeinerungsbetriebe Gesamtoberschlesiens verfügt. Ein Fortschritt ist auch die Zusammenfassung des größten Teiles der eisenindustriellen Betriebe in der „Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke A. G.“. Dadurch sind weitgehende Rationalisierungsmaßnahmen und große Modernisierungsprojekte möglich geworden, die zum Teil mit gutem Erfolg bereits durchgeführt, zum Teil in Aussicht genommen sind. So beabsichtigt diese Gesellschaft ein Schienen-, ein Träger- und ein Feinblech-

---

1) Deutsch. Die oberschlesische Montanindustrie vor und nach der Teilung des Industriebezirks. 1926. S. 72 ff.

walzwerk zu errichten. Diese Anlagen sind unbedingt notwendig, um eine vollständige Unabhängigkeit von den polnisch gewordenen Schwesterbetrieben, deren Interessen andere geworden sind, zu erreichen. Auch die anderen Werke haben ihre Leistungsfähigkeit durch neue Anlagen oder durch Modernisierung der alten erhöht. So hat z. B. die Borsigwerk A. G. ein neues Trioblechwalzwerk für Mittelbleche in Betrieb genommen. Im eigenen Interesse müssen jedoch die Werke darauf bedacht sein, nur solche Anlagen zu errichten, die von vornherein jeden Zweifel an ihrer Rentabilität ausschließen. Als Grundlage der Spezialeisen- und Verfeinerungsindustrie muß selbstverständlich die Roheisen- und Rohstahlerzeugung bestehen bleiben, die jedoch eine dauernde Einschränkung werden erfahren müssen, damit sich die Eisenindustrie in Oberschlesien wieder rentabel gestaltet.

Hierzu dürfte auch die Konzentration der Betriebe beitragen. Die eigenartige historische Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß die einzelnen Betriebsanlagen nicht einen großen zusammenhängenden Komplex darstellen, wie es im Westen der Fall ist. Hier im Osten liegen vielmehr die einzelnen Werke in allen Himmelsrichtungen zerstreut, oft bis zu 60 km voneinander entfernt, zum Teil sogar in Verbindungswegen, die über polnisches Gebiet laufen, da eine direkte Verbindungsstrecke noch nicht gebaut ist. Es ist nachgewiesen, daß bei einer Hüttengesellschaft die Frachten für diese Transporte des Eisens von Werk zu Werk monatlich 75 bis 100 000 RM. verschlingen, eine Summe, die im Laufe eines Jahres den Betrag von über 1 Million RM. erreicht. So bedauerlich es an und für sich ist, wird man nicht umhin können, im Laufe der Jahre die gesamte Produktion immer mehr auf einige wenige Werke zu konzentrieren, die frachtlich die meisten Vorteile bieten.

Die von Seiten der Industrie zu ergreifenden Maßnahmen werden nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn dieselbe von Reich und Staat tatkräftig unterstützt wird. Durch den Millionenkredit haben beide öffentlichen Gewalten zu erkennen gegeben, daß sie von der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der einzigen eisenschaffenden Industrie im Osten überzeugt sind.

In der Zoll- und Handelspolitik hat das Reich ein Mittel in der Hand, die Wirtschaft zu fördern. Es soll hier nicht etwa einer Hochschutzzollpolitik, die zu oft als einziges Allheilmittel betrachtet wird, das Wort geredet werden. Im Gegenteil, ein Land, das exportieren will — und Deutschland muß es — darf nicht selbst hochschutzzöllnerisch eingestellt sein. Hohe Zölle setzen den Stand der Inlandspreise hinauf und verschaffen der Industrie mit Hilfe der Kartelle eine monopolartige Stellung, die sich zum Schaden der weiterverarbeitenden Industrie und damit der Gesamtwirtschaft auswirken kann. Zwar gewähren die Kartelle den Weiterverarbeitern zum Ausgleich für die hohen inländischen Preise Ausfuhrvergütigungen. Diese

sind jedoch nur ein rohes Behelfsmittel. Sie geben den anderen Staaten Anlaß, Gegenmaßregeln zu ergreifen, da sie in den Exportprämien eine Art von Dumpingsystem sehen. Doch zu Unrecht; die Ausfuhrvergütungen haben lediglich den Zweck, der weiterverarbeitenden Industrie für ihre Rohstoffe die Weltmarktspreise zu gewähren.

Eines gewissen Schutzes wird die deutsche, insbesondere die oberschlesische Eisenindustrie nicht entbehren können, schon deswegen nicht, weil sie unter ungünstigeren Bedingungen arbeiten muß, als fast alle ausländischen Konkurrenzindustrien. Die Zölle werden indessen nur dann gerechtfertigt sein, soweit sie mit den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Staates im Einklang stehen. Die Zölle sind nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck. Gegenüber den Staaten, die sich gegen die Einfuhr deutscher Waren abschließen, sind gleiche Maßnahmen zu treffen. Vergünstigungen sind nur dort und in dem Maße angebracht, wo und wie sie Deutschland eingeräumt werden. So wird es vielleicht gelingen, die nach Beendigung des Weltkrieges, besonders in den neuerrichteten Staaten entstandenen hohen Zollmauern abzubauen.

Schließlich wird die Gesundung der oberschlesischen Eisenindustrie im wesentlichen davon abhängen, wie sich die Verkehrs- und Tarifverhältnisse gestalten werden. Daß die Lösung des Verkehrsproblems auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens liegt, dürfte zur Genüge bewiesen worden sein. Die Eisenbahn hat erst die Grundlage für die heutige Bedeutung der Eisenindustrie, auch der westdeutschen, geschaffen, wie umgekehrt die schnelle Entwicklung der Eisenbahn durch die Leistungsfähigkeit der Eisenindustrie ermöglicht worden ist.

Stehen Reich, Preußen und Reichsbahn der oberschlesischen Eisenindustrie in fürsorglicher und verständnisvoller Weise zur Seite, dann ist zu erwarten, daß sie, wenn man sich auch damit abfinden muß, daß die Zeit ihrer Blüte vorüber ist, wieder einer besseren Zukunft entgegengeht, daß der Stillstand in ihrer Entwicklung — abgesehen von einzelnen Erfolgen — nicht ein dauernder wird, zum Segen des so schwer geprüften oberschlesischen Landes und nicht zuletzt des Deutschen Reiches.

Literaturverzeichnis.

I. Werke und Schriften.

Anders, Ernst: Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Donau-Oderwasserstraße. Diss. Breslau 1925.

Behaghel, Georg: Die Eisen- und Manganerze Osteuropas. Quellen und Studien. III. Abt. 5. Heft. Hrsg. vom Osteuropa-Institut in Breslau. Leipzig und Berlin 1922.

Bortkiewicz, L. von: Eine geometrische Fundierung der Lehre vom Standort der Industrien. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. 30. Bd. Tübingen 1910.

Buchmann, Mathesius, Petersen und Reichert: Die gegenwärtige Lage der deutschen Eisen- und Stahlindustrie. Ein Gutachten für den Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. Berlin 1926. (Nicht im Buchhandel).

—, Die Standorte der Eisen- und Stahlindustrien der Welt. Ein Gutachten für den Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. Berlin 1927. (Nicht im Buchhandel).

Conrad-Hesse: Grundriß zum Studium der politischen Ökonomie. 1. Teil. Allgemeine Volkswirtschaftslehre. 12. Aufl. Jena 1927.

Czerwonski, Kurt: Das oberschlesische Verkehrsproblem. Diss. Breslau 1921.

Denkschrift über die deutsche Eisen- und Stahlindustrie. Bestimmt für das Komitee B des Vorbereitenden Ausschusses der Internationalen Wirtschaftskonferenz des Völkerbundes. Herausgegeben von der Fachgruppe der Eisen schaffenden Industrie beim Reichsverband der deutschen Industrie. Berlin, Oktober 1926.

Denkschrift über den Mittellandkanal und die durch ihn bedingten Ergänzungsbauten an den vorhandenen Wasserstraßen vom 1. Februar 1920. Herausgegeben vom Minister der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1920.

Deutsch, Paul: Die oberschlesische Montanindustrie vor und nach der Teilung des Industriebezirks. Moderne Wirtschaftsgestaltungen Heft 9. Bonn 1926.

Deutsch-polnisches Abkommen über Oberschlesien vom 15. Mai 1922. Berlin 1922.

Engländer, Oskar: Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze. Jena 1924.

Frech, F.: Die Kohlenvorräte der Welt. Finanz- und volkswirtschaftliche Zeitfragen. Heft 43. Stuttgart 1917.

Freymark, Hermann: Schlesiens Wirtschaft — eine deutsche Lebensfrage. Schriften der Industrie- und Handelskammer Breslau. Heft 10. Breslau 1927.

Gemeinfaßliche Darstellung des Eisenhüttenwesens. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenhüttenleute. 12. Aufl. Düsseldorf 1923.

Gluch, Franz: Der Mittellandkanal und seine ökonomische Bedeutung für das oberschlesische Wirtschaftsleben. Diss. Breslau 1922.

Handbuch des Oberschlesischen Industriebezirkes. Bd. II. der Festschrift zum XII. Allgemeinen Deutschen Bergmannstage in Breslau. 1913. Hrsg. vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Kattowitz Kattowitz 1913.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Auflage Jena 1924 ff.

Hankel, Herbert: Die Entwicklung der Oderschiffahrt 1898—1914 in ihrer Bedeutung für die oberschlesische Montanindustrie. Diss. Breslau 1924.

Jahresberichte des Arbeitgeberverbandes der Oberschlesischen Montanindustrie E. V. in Gleiwitz für die Jahre 1923—1926.

Jahresberichte der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln. Jahrg. 1924—1926. Oppeln 1925 ff.

Jahresberichte der Preußischen Gewerbeaufsichtsbeamten und Bergbehörden für die Jahre 1923—24, 1925 und 1926. Berlin 1925 ff.

Jahresberichte des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein in Gleiwitz für die Jahre 1923—1926. Gleiwitz 1924 ff.

Kahle, Fritz: Der Kanal zum oberschlesischen Industriebezirk. Sonderabdruck aus dem Jahrbuch 1925 der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Hamburg 1926.

Klotzbach, Arthur: Der Roheisenverband. Düsseldorf 1926.

Knochenhauer, Bruno: Die oberschlesische Montanindustrie. Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer. 9. Bd. Gotha 1927.

Koernig, Hans: Die wirtschaftliche Bedeutung eines oberschlesischen Großschiffahrtsweges. Diss. Frankfurt a. M. 1926.

Oberschlesien und der Genfer Schiedsspruch. Hrsg. vom Osteuropa-Institut in Breslau. Berlin und Breslau 1925.

Oberschlesien nach der Teilung. Hrsg. vom Preußischen Statistischen Landesamt. Berlin 1922.

Pothmann, Wilhelm: Zur Frage der Eisen- und Manganerzversorgung der deutschen Industrie. Probleme der Weltwirtschaft. Heft 31. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Jena 1920.

Rach, Bernhard: Die oberschlesische Kohlen- und Eisenindustrie. Eine Kritik ihrer Wirtschaftslage und Vorschläge zu ihrer Gesundung. Beuthen O/S. 1914.

Rasch, Kurt: Die Teilung Oberschlesiens und ihre Bedeutung für die Kohlen-, Eisen- und Zinkindustrie. Berlin 1926.

Rassmann, Richard: Das Auswanderungsproblem der oberschlesischen Schwerindustrie. Veröffentlichungen der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde. Heft 2. Breslau 1922.

Reichsbahn und Wasserstraßen. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Berlin, Januar und März 1927.
Roß, Colin: Die Entstehung von Großeisenindustrie an der deutschen Seeküste. Berlin 1912.
Sachs, Arthur: Die Grundlagen der deutschen Montanindustrie. Kattowitz 1918.
Sachs, Arthur: Die Grundlagen der schlesischen Montanindustrie. Kattowitz 1917.
Sarter, Adolf und Kittel, Theodor: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken. Berlin 1927.
Schaffrath, Alfred: Die Verkehrs- und Frachtverhältnisse der oberschlesischen Eisenindustrie. Sonderdruck aus der „Oberschlesischen Wirtschaft" Zeitschrift der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln und des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins, E. V., in Gleiwitz; Beuthen O/S. 1927.
Schlesien, Kultur und Arbeit einer deutschen Grenzmark. Hrsg. von Bruno Salomon und Erwin Stein. Berlin-Friedenau 1926.
Schlenker, M.: Die Eisenindustrie in der Welt, unter besonderer Berücksichtigung des internationalen Eisenpaktes. Jena 1927.
Schönfeld, Rudolf: Die Kohlen- und Eisenerzfrage der Gegenwart und Zukunft. Dresden 1914.
Simmersbach, Bruno: Die Bedeutung der skandinavischen Eisenerzvorkommen für die deutsche Industrie. Sammlung Berg- und Hüttenmännischer Abhandlungen. Heft 141. Kattowitz 1914.
Sombart, Werner: Einige Bemerkungen zur Lehre vom Standort der Industrien. Arch. für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 30. Tübingen 1910.
Sympher, Leo: Die zukünftige Entwicklung der deutschen Wasserwirtschaft. Berlin 1918.
Volz, Wilhelm: Die wirtschaftsgeographischen Grundlagen der oberschlesischen Frage. Berlin 1921.
Volz, Wilhelm: Oberschlesien und die oberschlesische Frage. Veröffentlichungen der Schlesischen Gesellschaft für Erdkunde. Heft 1. Breslau 1922.
Weber, Alfred: Die Standortslehre und die Handelspolitik. Arch. f. Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 32. Tübingen 1911.
Weber, Alfred: Über den Standort der Industrien. 1. Teil. Reine Theorie des Standorts. Tübingen 1909.
Weber, Alfred: Über den Standort der Industrien. 2. Teil. Die deutsche Industrie seit 1860. Heft 1. Der deutsche Industriekörper seit 1860. Allgemeine Lagerung der Industrie und Industriebezirksbildung. Von Otto Schlier. Tübingen 1922.
Zivier, Ezechiel: Die Entwicklung und Bedeutung der oberschlesischen Eisenindustrie. Sammlung Berg- und Hüttenmännischer Abhandlungen. Heft 144. Kattowitz 1914.
Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. Hrsg. vom Reichsverkehrsministerium. Berlin 1927.
Die besondere Wirtschaftslage des Bergbaues, der Eisen- und Zinkindustrie Deutsch-Oberschlesiens. Hrsg. vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein in Gleiwitz. Gleiwitz 1925.

II. Statistiken.

Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1924 und 1926. Bde. 325 und 342 der Statistik des Deutschen Reiches. Berlin 1926 und 1927.

Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913. Bd. 80. Berlin 1914.

Statistik des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Gleiwitz für die Jahre 1913—1924, 1925 und 1926.

Statistik der Oberschlesischen Berg- und Hüttenwerke für die Jahre 1913, 1921, 1924—1926. Hrsg. vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein in Kattowitz.

Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich. Jahrg. 44/46. Berlin 1925 ff.

Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen in den Jahren 1913, 1924 und 1926. Bde. 274, 322 und 345 der Statistik des Deutschen Reiches. Berlin 1914, 1925 und 1928.

Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches. Jahrg. 25, 35 und 36. Berlin 1916, 1926 und 1927/28.

III. Sonstige Quellen.

Akten des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Gleiwitz.

Drucksachen des Reichstages und des Preußischen Landtages.

Oberschlesische Wirtschaft. Zeitschrift der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln und des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Gleiwitz. Jahrg. 1 ff. Beuthen O/S 1926 ff.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln. Jahrg. 29 ff. Oppeln 1923 ff.

Stahl und Eisen. Zeitschrift für das deutsche Eisenhüttenwesen. Jahrg. 43 ff. Düsseldorf 1923 ff.

Verkehrstechnische Woche. Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen Jahrg. 21. Berlin 1927.

Tageszeitungen.

Wirtschaft und Statistik. Berlin. Jahrg. 1921, 1925, 1928.

Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Kattowitz. Jahrg. 53 und 64. Kattowitz 1914 und 1925.

IV. Auskünfte.

Arbeitgeberverband für den Bezirk der nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf.

Borsigwerk A. G. in Borsigwerk.

Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein in Gleiwitz.

Reichsbahndirektion Breslau.

Schiffahrtsverein Breslau.

Staatliches Wasserbauamt in Gleiwitz.

Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke in Gleiwitz.

Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller Berlin.

Lebenslauf.

Am 5. Januar 1902 wurde ich, Wilhelm Korfanty, als Sohn des Obersteigers a. D. Wilhelm Korfanty, in Hindenburg geboren, besuchte dort die Volksschule und das Gymnasium und danach die Oberrealschule in Beuthen O/S. Nach Ablegung der Reifeprüfung zu Ostern 1922 widmete ich mich bis Oktober 1923 dem kaufmännischen Berufe. Seit Ostern 1923 studierte ich Staats- und Rechtswissenschaften an der Universität Breslau, an der ich am 22. November 1926 die volkswirtschaftliche Diplomprüfung bestand. Die mündliche Doktorprüfung fand am 24. Mai 1928 statt.